



Canadian Transport  
Commission

Commission canadienne  
des transports

Government  
Publications

CAI  
TA120  
-1986  
R 27



---

# Report


---

of the Special Panel  
of the Air Transport Committee  
of the Canadian Transport Commission  
on the Subject of a Special Air Fare Policy  
for the Attendants of Disabled Passengers  
and for Additional Seats for Disabled  
and Obese Passengers

presented by

Mr. Commissioner James M. McDonough, Chairman  
Mr. Commissioner J. David Thompson, Q.C. , Vice-President  
Mr. Commissioner Robert J. Orange

Canada



Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761118495837>

CA1  
TA/20  
-1986  
R27

**REPORT OF THE SPECIAL PANEL  
OF THE AIR TRANSPORT COMMITTEE  
OF THE CANADIAN TRANSPORT COMMISSION  
ON THE SUBJECT OF A SPECIAL AIR FARE POLICY  
FOR THE ATTENDANTS OF DISABLED PASSENGERS  
AND FOR ADDITIONAL SEATS FOR  
DISABLED AND OBESE PASSENGERS**

presented by

Mr. Commissioner James M. McDonough, Chairman  
Mr. Commissioner J. David Thompson, Q.C., Vice-President  
Mr. Commissioner Robert J. Orange

October 1986

Canadian Transport Commission  
15 Eddy St., 18th floor, Ottawa-Hull K1A 0N9

© Crown Copyrights reserved, 1986  
(Canadian Transport Commission)  
Quotations and partial reproduction  
permitted with full acknowledgement  
of source.

Printed in Canada



## BACKGROUND

In recent years there has been a growing concern, both in this country and abroad, with respect to the adequacy of facilities provided to persons who are physically or mentally disadvantaged. In Canada, government social policy has been particularly concerned with the provision of facilities to disadvantaged groups in order to maximize their access to, and participation in, a broader society. Within the transportation sphere, increasing attention has been focused on the adequacy of transportation facilities afforded to disabled and obese passengers availing themselves of transportation by common carriers. This report is concerned with the carriage of attendants accompanying disabled passengers and the provision of additional seat for disabled and obese passengers.

Early in this decade, a Parliamentary Special Committee conducted an inquiry into various accessorial issues and problems relating to disabled and handicapped persons. In February 1981, the Parliamentary Special Committee issued a report (*Obstacles*) which recommended in part:

88. That where an attendant is required to care for the personal needs of a disabled traveller, that attendant will travel free.

That where more than one seat is required for the transport of a disabled person for various reasons arising from his/her disability, only one fare will be charged for that traveller. (p. 98)

Subsequent to the issuance of *Obstacles*, the Minister of Transport requested that the Canadian Transport Commission (CTC) examine this specific, as well as other, aspects of Recommendation 88 and to report to him the results of such examination.

Upon consideration of this particular issue, the Special Advisory Panel on Transportation of the Handicapped of the CTC made the following recommendations to both the Minister and to the Air Transport Committee (ATC):

1. that the ATC issue appropriate order in respect to the domestic flights of Canadian Class 1 and 2 air carriers, that, where in accordance with the air carrier's tariff the passenger is required to have an attendant, that attendant shall not be required to pay an air fare. At the same time, the Air Transport Committee should require the air carriers to amend their tariff to include a procedure by which the passengers who require an attendant may be identified. This procedure will have to be satisfactory to the Air Transport Committee to ensure that there is no abuse of the program, and
2. that where a person for reasons of obesity requires more than one

seat, this person should not be penalized by an additional financial burden and the Air Transport Committee should require Class 1 and 2 Canadian air carriers on domestic flights to amend their tariff removing the requirement for obese passengers to pay an additional 50 per cent of the air fare.

The above-mentioned recommendations were then circulated by the ATC to both air carriers and the Advisory Committee on Transportation of the Handicapped (A.C.T.H.), which was composed of representatives from Government and organizations and agencies of and for the disabled.

The A.C.T.H. supported Recommendation No. 1 and suggested a modification of wording in Recommendation No. 2 to include other disabilities such as persons travelling on stretchers.

The air carriers, responding through the Air Transport Association of Canada (ATAC), stated in response that they were not prepared to accept the responsibility of both the administration of a program involving concessions to attendants travelling with disabled persons or to the obese and the cost to the carriers themselves of such a program.

On March 2, 1982 the ATC issued Decision No. 6679 in this matter and concluded the following:

1. that the financial burden imposed upon a disabled traveller of requiring that person to pay for the seat occupied by an attendant who, according to the air carrier's tariff, must accompany the traveller constitutes "unjust discrimination" against the disabled traveller. It was the position of the Committee, that the disabled traveller is a part of the "public" the carrier is licensed to serve and, as such, should not be required to assume "burdensome financial conditions" not encountered by the able bodied traveller. As well, the Committee noted that the practice is unjustly discriminatory against those who are required by the tariff to be accompanied by an attendant.
2. that the requirement for an obese person who needs more than one seat to pay full-fare plus 50% of the additional seat required is "unjustly discriminatory" and an "undue or unreasonable prejudice or disadvantage". The Committee stated that obese persons should be able to travel under the same conditions as non-obese persons and should not have a financial penalty



imposed upon them simply because of their obesity.

3. that, rather than restricting its decision in these matters to Class 1 and 2 carriers, the decision should apply to "any class of carrier whose tariffs contain the provisions at issue".

In summary, the Committee concluded that the air carrier's requirement that attendants required to travel with disabled persons pay full fare and the obese pay an additional 50% of the extra space required are unjustly discriminatory and contravene the provisions of section 113(2) of the Air Carrier Regulations. As well, such action was deemed to constitute undue or unreasonable prejudice in respect of those travellers and are contrary to section 113(2)(c) of the Regulations.

The Committee concluded that before an order is issued to show cause why the applicable tariff sections should be suspended or disallowed, a proper administrative framework should be proposed for ATC approval for the identification of disabled travellers requiring an attendant. The Committee also concluded that further consideration should be given by the Special Panel to problems encountered in the area of obese travellers.

Subsequent to the issuance of the above-noted decision, the Air Transport Association of Canada appealed to the Review Committee of the CTC stating that, in its opinion, the ATC was without jurisdiction to issue Decision No. 6679. On July 14, 1983, the Review Committee rendered its decision in the matter (Decision 1983-02) and stated that the allegations of ATAC appeared to be "well founded". It was further stated that the correspondence had indicated that neither ATAC nor the carriers had been notified of the fact that the ATC had under consideration the question of whether portions of the carriers' tariffs were in violation of section 113(2)(b) of the Air Carrier Regulations. As well, it was noted that a considerable number of air carriers were not members of ATAC.

In concluding that a large number of air carriers were not afforded an opportunity to be heard on these issues prior to the ATC's rendering of its decision, the Review Committee stated that the said decision was a breach of the rules of natural justice and should be set aside. The matter was referred back to the ATC for re-examination.

In re-examining the decision, the ATC set up a special panel which consisted of Commissioner James M. McDonough who acted as Chairman, Commissioner

J. David Thompson, Q.C., Vice-President, and Commissioner Robert J. Orange to investigate the issues respecting the carriage of attendants accompanying disabled passengers without payment of a toll and the provision of additional seat for disabled and obese passengers without payment of a toll for the use of that second seat. This report is the result of the Special Panel's investigation into these issues.

## INVESTIGATION

Upon commencing this inquiry, we decided that the appropriate procedure in this instance would be to consider the necessity of specific amendments to the Air Carrier Regulations instead of proceeding with the consideration of whether portions of the carriers' tariffs were in violation of section 113(2)(b) of the Air Carrier Regulations. While the findings by the ATC of undue discrimination with respect to portions of the carriers' tariffs could not be disregarded for the purpose of our investigation, several important events subsequent to the ATC Decision materialized, as noted later on, and convinced this panel that a different approach should be taken in an attempt to eliminate any discrimination toward the disabled or the obese.

The authority for the Commission to act in this matter through the use of its subordinate legislative powers is set out in Section 14(1)(m) of the *Aeronautics Act*. That section states as follows:

- 14.(1) The Commission may make regulations....  
(m) respecting traffic, tolls and tariffs and providing for  
    (i) the disallowance or suspension of any tariff or toll by the Commission,  
    (ii) the substitution of a tariff or toll satisfactory to the Commission, or  
    (iii) the prescription by the Commission of other tariffs or tolls in lieu of the tariffs or tolls so disallowed;....

In order to determine whether the Commission's legislative powers ought to be invoked in respect of these issues, we issued a request for submissions dated September 19, 1983, which requested responses to the following five questions:

1. Should the Air Carrier Regulations be amended to provide tariff provisions for the carriage of an attendant, required by an air carrier's tariff to accompany a disabled passenger, without full or partial payment of an air fare for that attendant?
2. Should the Air Carrier Regulations be amended to provide tariff



provisions for the carriage of a disabled persons without full or partial payment of one or more additional air fare(s) for the use of more than one seat by that disabled person?

3. Should the Air Carrier Regulations be amended to provide tariff provisions for the carriage of a person, who due to his/her obesity or abnormal physical dimensions requires more than one seat, without full or partial payment of an additional air fare for the use of an additional seat by that person?
4. Should all or part of the aforesaid amendments to the Air Carrier Regulations apply to all or particular classes of air carriers and to all or particular aircraft weight groups within each class of air carriers to which those amendments would apply?
5. With respect to the aforesaid amendments, what procedure and criteria should be created to identify specifically the disabled or obese passenger?

The Request for Submissions was dispatched by the Commission to approximately 220 handicapped organizations, governmental bodies and

universities, etc. as well as to 540 air carriers and associations concerned with air policy and regulation. The Commission received 80 responses within the prescribed time limit, which is a response rate of 10.5%. Of the responses received by the Commission, 75% emanated from handicapped persons' organizations, 20% were originated by individuals and the remainder came from government entities not exclusively devoted to servicing the needs of the handicapped community and from the air transport industry. In fact, only four responses were provided by the industry, although one respondent, the ATAC, represents air carriers generating approximately 95% of the domestic air industry's revenue. The responses that have been received by the Commission have been summarized and appear in tabular form in the Appendix.

#### **I. Analysis of Submissions from Interested Parties on Behalf of the Handicapped**

##### **Question 1** (Attendant to Accompany a Disabled Passenger)

The consensus of the parties making submissions on behalf of the disabled is that the attendants accompanying a disabled passenger should not be required to pay a toll per unit for the use

of an aircraft passenger seat. The respondents in this category did not address the issue of who should bear the cost of any such program in any detail. The respondents also stated that the decision as to whether an attendant is necessary in any given case should be made by the disabled passenger not by the air carrier. In this vein, it was suggested that relatively few disabled persons would require an accompanying attendant. A number of submissions received by this category of respondents also alluded to the practice of free fares for attendants accompanying disabled passengers on some buses, trains and ferries.

#### Question 2 (Additional Seating Required by Disabled Passengers)

Approximately 50% of the responses in this category support the provision of additional seats for disabled passengers, other than obese passengers, where required. The remaining 50% failed to comment upon this issue.

#### Question 3 (Additional Seating by An Obese Person with Abnormal Physical Dimensions)

With respect to this subject, approximately 50% of the respondents supported free additional seats for the use of obese passengers and the

remaining 50% failed to comment on this issue. In this context, it should be noted that while many organizations exist to foster increased services for disabled persons, relatively few have any specific experience with obesity as a disabling characteristic. This may account for the paucity of responses to this particular question.

#### Question 4 (Application to Air Carriers and Particular Aircraft Types)

Approximately 50% of the interested parties were of the view that any regulatory amendments should have universal application to the air transport industry while the other 50% did not offer comment on this subject. A small number of responses suggested that the Commission could decide this question because of its special expertise, since the decision would depend upon considerations such as aircraft design and the effect on the economic viability of particular classes of air carriers.

#### Question 5 (Identification Procedures and Criteria)

This question elicited a wide variety of responses but without the formulation of a consensus on appropriate methods for determining whether a passenger is disabled or obese. The use of a medical certificate was a popular option as was a

suggestion that a committee of airline, government, and handicapped representatives could develop appropriate criteria. In case of any serious disagreement, it was suggested that the Air Transport Committee could decide the matter. Other options included self-identification, use of a card issued by the Canadian National Institute for the Blind or criteria similar to that found in Quebec law or mandated by the World Health Organization.

## **II. Analysis of Submissions from the Air Transport Industry**

The position adopted by the air transport industry respondents was that the Air Carrier Regulations should not be amended to require tariff provisions allowing for the use of a seat by an attendant accompanying a disabled passenger without full or partial payment of the applicable toll. Secondly, opposition was expressed with respect to the issue of allowing an obese person to use an additional seat because of that person's abnormal physical dimensions. The fundamental objection of the air transport industry was related to the cost allocation of any program implementing special air fares for disabled and obese passengers. The following two points best summarize the general position of the air transport industry:

1. The extraordinary costs for accommodating disabled persons is a matter of social policy.
2. The costs to be incurred by implementing a special air fare policy for the disabled and the obese should not be passed on to the travelling public.

## **ANALYSIS**

Since the distribution of the questionnaire and the analysis of the responses, certain events have occurred which we believe are not only noteworthy in the movement of the disabled community to remove the barriers of inequality, but are also significant with respect to the approach taken in dealing with the issues in this report.

It became obvious at the commencement of the investigation that certain activities on behalf of both the federal government and the private sector could, in fact, impact on the quality of this investigation. It was, therefore, decided to await the outcome of these activities, which included the implementation of section 15 of the *Canadian Charter of Rights and Freedoms*, the Affirmative Action Program initiatives and the



Transportation Identification Card Program, in the context of the National transportation policy before completing this investigation.

### **Policy Changes**

Policy changes have occurred in two areas:

1. Federal Government policy on issues related to equality of the disabled; and
2. Air carriers' policies with respect to the reduction by 50% of the fare paid by an attendant accompanying a disabled passenger.

With respect to the former, the position of the current government has been made very clear both in responses to initiatives by the disabled community's efforts and in public statements by various Members of the Government, including the Prime Minister. While it may be argued that the commitment of the Government to the elimination of unjust discrimination of the disabled is more of a policy strengthening or focus, rather than a change, it is clearly the intent of the Government to proceed with fulfilling its commitment in this area.

Concerning the policy change of the latter, in 1984 major air carriers altered their tariffs to the effect that when an attendant is required (by the tariff) to accompany a disabled passenger while in transit, that attendant will be charged only 50% of the applicable fare.

### **Transportation Identification Card Program**

ATC Decision No. 6679 stated, in part, that before the Committee would consider ordering the air carriers to show cause why applicable sections of their tariffs should not be suspended or disallowed, there should be some framework and/or mechanism developed by which those disabled travellers who, according to the carriers' tariffs, require an attendant while in transit could be identified.

The Office of the Co-ordinator, Transportation of the Handicapped, CTC, undertook the responsibility of developing a transportation identification card program and work was progressing well on the finalization of the details in preparation for final approval. In April of 1986, however, further progress on the program was effectively halted by a decision of the Transportation of Disabled Persons Implementation Committee which recommended to the Minister of

Transport that consideration of the program by the Committee be postponed until the Ruth Adelia case was heard in the Courts.

### **Charter of Rights and Freedoms**

The *Canadian Charter of Rights and Freedoms* has become part of the constitution of Canada by virtue of the enactment of the *Canada Act 1982\** by the Parliament of the United Kingdom. The *Canada Act* includes as a schedule the *Constitution Act, 1982*, Part 1 of which (ss 1-34) consists of the *Canadian Charter of Rights and Freedoms*.

With the enactment of the Charter, a new era began in Canada, an era during which the entire right of handicapped persons to equality of rights and law has for the first time been recognized.

However, as we know, the Charter did not come fully in force until April 17, 1985, the date when section 15 of the Charter became effective.

Section 52(1) of the *Constitution Act 1982* asserts that "the constitution of Canada (which includes the Charter) is the supreme law of Canada, and any law that is inconsistent with the provisions of the constitution is to the extent of the

inconsistency, of no force or effect". This means that in the event a statute or provisions thereof is found inconsistent with the Charter, it has no force or effect and any court or Tribunal would have the power and the duty to disregard any statute which the court or Tribunal finds to be inconsistent with the Charter. As a corollary, a statute subject to the Charter should not be interpreted to the extent that it becomes inconsistent with the intent and the spirit of the Charter.

Unlike the *Canadian Bill of Rights* which is an ordinary statute of the Parliament of Canada, the Charter has constitutional status. In other words the Charter has been accorded "a constitutionally entrenched statute legally and politically superior to all ordinary laws enacted by elected legislators".\*\*

In considering the effect of the Charter and more particularly the effect of section 15, regard must be had to the application of the Charter in general. To date the majority view is that it applies only to governments in light of the language of section 32(1) of the Charter which states that:

---

\*1982 c. 11 (U.K.).

\*\*G.A. Beaudoin and W.S. Tarnopolsky, *The Canadian Charter of Rights and Freedoms*, p. 3.

- 32.(1) This Charter applies  
(a) to the Parliament and government of Canada in respect of all matters within the authority of Parliament including all matters relating to the Yukon Territory and Northwest Territories; and  
(b) to the legislature and government of each province in respect of all matters within the authority of the legislature of each province.

Justice Tarnopolsky, writing as a law professor, indicated that in his view discrimination both by legislative action and by the executive or government action would be subject to the Charter.\*

This view finds strong support in the language of sections 6(4) and 15(2) of the Charter both of which refer to "law program or activity". However, the extent of the meaning of "Government" for the purpose of the Charter varies. There are some commentators of the Charter which argued for a "governmental function" test to determine if a particular body, for example a crown corporation, is bound by the Charter while some others have suggested a "Crown agency test".

Professors Gerald A. Beaudoin and Walter S. Tarnopolsky discussed both approaches in their book *The Canadian Charter of Rights and Freedoms – Commentary*.\*\* As a preamble to their discussions of both approaches they state the following at page 53:

This brings us to the most difficult issues of applicability: How far down the chain of governmental activity will the Charter reach? There will be little debate that the Charter should apply to the actions of departmental officials in issuing regulations and granting or denying licences or grants authorized under statutes. The statutory discretion must be exercised in compliance with the Charter, while the regulations or statutes must be tested against it. But how far beyond departmental activity should the Charter apply? One has only to refer to the four schedules under the *Financial Administrative Act* or to the lengthy description of Crown Corporations in the Lambert Commission Report to realize the wide scope of government activity. Lambert estimated that there was 426 Federal Crown agencies as of January 1979.

Yet, in analyzing the functions of agencies such as the CRTC and CTC they were quick to conclude at page 58 that the activities of such agency would be subject to the Charter.

---

\*W.S. Tarnopolsky, *The Equality Rights in the Canadian Charter of Rights and Freedoms*, (1983), 61 C.B.R. 242 at 255.

\*\*G.A. Beaudoin and W.S. Tarnopolsky, *The Canadian Charter of Rights and Freedoms – Commentary*, (1982), The Carswell Company Ltd.



A Commission like the CTC or CRTC should undoubtedly be subject to the Charter. Such agencies have extensive regulatory authority over individuals, exercising power which might easily have been left to department. The power to carry on business and freedom of speech for example, are highly regulated by the CRTC under the *Broadcasting Act*. With regard to corporate entities and other boards and commission less in the mainstream of actually regulating individual freedom, there is a need for a case by case approach.

Since agreeing that the Charter applies to the Canadian Transport Commission, it means that any of the CTC's activities which infringes upon the rights guarantee by the Charter could be invalidated. It also means that the Charter, in view of its specificity, must be taken into account by this Commission in carrying out its activities. No doubt that as a "policy-maker" the Commission could not disregard the requirement of the Charter of Rights and its purpose, among other things, is to regulate the relationship of individuals with the government by invalidating laws and governmental activity which infringe the rights guaranteed by the Charter. Finally, it also means that as a regulatory body it must also have due regard to the *Canadian Charter of Rights and Freedoms*.

## Section 15 of the Charter

Section 15(1), the principle equality provision of the Charter provides as follows:

15.(1) Every individual is equal before and under the law and has the right to the equal protection and equal benefit of the law without discrimination and, in particular, without discrimination based on race, national or ethnic origin, colour, religion, sex, age or mental or physical disability.

The section is broad and general in its scope but appears to guarantee four forms of equality: equality before the law, equality under the law, equal protection of the law and equal benefit under the law.

These various phrases have undoubtedly been included to overcome the restrictive interpretations placed upon "equality before the law" by the Canadian courts.

It should be noted however that while certain grounds of discrimination are expressly enumerated in section 15(1) of the Charter, the language of the section makes it clear that the protection afforded by this section would extend to non-enumerated grounds as well.

In their analysis of section 15(1) of the Charter, Professors G.A. Beaudoin and

Walter Tarnopolsky had the following preliminary observations to make of section 15:\*

the first preliminary observation that can be made concerning subsection 15(1) is that it has taken the form of the camel that a committee charged with designing a horse achieve. Subsection 15(1) concludes not only the "Equality before the law" clause, which has had a specific interpretation in English and Canadian constitutional law and the American "equal protection of the laws" clause but also two novel clauses unit. Also two novel clauses affirming both "equal protection of the laws" and "equal benefit of the law". The second preliminary observation that could be made is that the four equality clauses make it abundantly evidenced that the drafters intended to cover every conceivable operation of the law and to require that, in its operation, "every individual" be treated "without discrimination" particularly with respect to a number of specifically recognized categories.

Since mental and physical disability are enumerated grounds in section 15 it means that the Charter prohibits discrimination on the grounds of both mental and physical disability. It means that disability is not a justifiable criterion for denying an individual equal opportunity with other individuals to make the life that he or she wishes, consistent with his or her duties and

obligations as a member of society. The prohibition against discrimination on the grounds set forth in section 15 are qualified. However where there is a bona fide justification relating to the disability in individual circumstances, section 1 of the Charter enables the Parliament or a legislature to enact a law limiting one of the guaranteed rights or freedoms provided the law is "reasonable and can be demonstrably justified in a free and democratic society". In the present case, neither the *National Transportation Act* nor the *Aeronautics Act* has such effects. In addition the Charter, by section 33, expressly permits the Federal Parliament to exempt a statute from compliance with certain provisions of the Charter. Section 33 has come to be described as an "override power". It overrides the Charter only in the sense of exempting the Act containing the declaration from the provisions of the Charter referred to in the declaration. There is no provision to that effect in either the *National Transportation Act* or the *Aeronautics Act*.

As well as the above-noted recent events which must be taken into account when considering the issues at hand, the following must also be kept in mind.

---

\**Ibid.*, item 4 at page 396.

## The National Transportation Policy

As indicated earlier, we decided upon commencing this inquiry that the appropriate procedure in this instance would be to consider the necessity of specific amendments to the Air Carrier Regulations and in order to determine whether the Commission's legislative powers ought to be invoked issued a request for submissions which requested responses to the five questions stated in the report. In addition we stated our views "that it is fundamental to the subject of imposing a free or reduced air fare policy upon the air transport industry for us to consider the requisites of the National Transportation Policy".

Section 3 of the *National Transportation Act* sets out the requisites of the National Transportation Policy and the objectives of that policy guide the exercise of the Commission policy implementation functions. However the exercise of the Commission's policy implementation functions as well as the National Transportation Policy are by the nature of the Charter of Rights being a constitutional document governed by those principles enshrined in that document. The Parliament recognized the supremacy of the constitution in the implementation of a policy such as the National Transportation Policy by subjecting the implementation of the

objectives of the National Transportation Policy to "the national policy and the legal and constitutional requirements". Section 3 states as follows:

3. It is hereby declared that an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of Canada, and that these objectives are most likely to be achieved when all modes of transport are able to compete under conditions ensuring that having due regard to national policy and to legal and constitutional requirements

(a) regulation of all modes of transport will not be of such a nature as to restrict the ability of any mode of transport to compete freely with any other modes of transport;

(b) each mode of transport, so far as practicable, bears a fair proportion of the real costs of the resources, facilities and services provided that mode of transport at public expense;

(c) each mode of transport, so far as practicable, receives compensation of the resources, facilities and services that it is required to provide as an imposed public duty; and

(d) each mode of transport, so far as practicable, carries traffic to or from any point in Canada under tolls and conditions that do not constitute:

(i) an unfair disadvantage in respect of any such traffic beyond that disadvantage inherent in the location or volume of the traffic, the scale of operation connected



therewith or the type of traffic or service involved, or  
(ii) an undue obstacle to the interchange of commodities between points in Canada or unreasonable discouragement to the development of primary or secondary industries or to export trade in or from any region of Canada or to the movement of commodities through Canadian ports;

and this Act is enacted in accordance with and for the attainment of so much of these objectives as fall within the purview of subject matters under the jurisdiction of Parliament relating to transportation. 1966-67, c. 69, s. 1.  
(emphasis added)

In other words, in its efforts to gear for the objectives of the National Transportation Policy, the Canadian Transport Commission is required to have due regard not only to the legal and constitutional requirements which may exist but also to any National policy which might fall "within the purview of subject matters under the jurisdiction of Parliament relating to transportation". Thus, the policy of the Government on the transportation of the disabled would be a policy to which the Commission must have due regard in considering the National Transportation Policy.

### **Affirmative Action**

Section 15(2) of the Charter explicitly recognizes "any law, program or activity that has as its objects the amelioration

of conditions of disadvantaged individuals or groups".

While the definition of an affirmative action program is not very specific, what has come to be known as "affirmative action" programs are the various positive or affirmative steps which have been taken to prevent or overcome discriminatory practices or to ameliorate the lot of certain groups. Such steps have been ordered following a finding of past discrimination, required by government as a condition of doing business or have even been voluntarily adopted. In our view, any amendments to the Air Carrier Regulations, the effects of which eliminate the discrimination toward disabled and obese persons in the carriers' tariffs, should be viewed and construed within the parameters of an affirmative action plan.

### **FINDINGS AND CONCLUSIONS**

Following receipt of the responses to our questionnaire, the completion of the analysis thereof and a review of the policies and practices of some carriers toward the disabled and obese, we have come to the conclusion that the practice of any carriers which require payment for the accompanying attendant as well

as the charging for more than one seat for an obese passenger is discriminatory.

While we believe that it is important to be aware of all the events that contributed to the new environment which exists today, we do not intend to presume or to ascertain if the situation which currently prevails constitutes unjust discrimination under section 113 of the Air Carrier Regulations. We find that such a determination, if it ever has to be made, is the responsibility of the Air Transport Committee after having had the benefit of new evidence presented by all interested parties. For this panel to determine such an issue at the present time would amount to an error in law since we would not have heard submissions of all the parties involved in this particular issue.

During the course of our investigation, we were monitoring very closely the progress of the transportation identification card program, particularly in light of the recommendation in Decision No. 6679 for the requirement for an identification process before any other action is taken. As was stated previously, progress of the program is, at best, delayed. However, we cannot delay any further our report even though we would have preferred that such administrative framework be

operative before recommending any amendment to the Air Carrier Regulations.

The policy of the Federal Government cannot be clearer on issues related to the disabled and, thus, we find that our investigation and analysis is now complete. After taking into consideration all current issues which we determined to have been significant in the development of our conclusion, we therefore recommend, in light of the provision of the Charter and the Federal Government policy on air fare toward the disabled and obese, that the Air Carrier Regulations be amended to reflect the elimination of discrimination against the disabled or obese.

In our view, the carriers did not provide any evidence which could support their contention that extraordinary costs would result in implementing a special air fare policy for the disabled and the obese. With a proper administration framework in place, we are convinced that such a policy would not be abused at the expense of the carriers or the public as feared by the carriers.

(Signed)

J.M. McDonough  
Chairman

(Signed)

J. David Thompson, Q.C.  
Vice-President

(Signed)

Robert J. Orange  
Commissioner



**Appendix**  
**SUMMARY OF RESPONSES**



RESPONDENTS		1. Should the Air Carrier Regulations be amended to provide tariff provisions for the carriage of an attendant, required by an air carriers' tariff to accompany a disabled passenger, without full or partial payment of an air fare for that attendant?	2. Should the Air Carrier Regulations be amended to provide tariff provisions for the carriage of a disabled person without full or partial payment of one or more additional air fare(s) for the use of more than one seat by that disabled person?	3. Should the Air Carrier Regulations be amended to provide tariff provisions for the carriage of a person, who due to his/her obesity or abnormal physical dimensions requires more than one seat, without full or partial payment of an additional air fare for the use of an additional seat by that person?	4. Should all or part of the aforesaid amendments to the Air Carrier Regulations apply to all or particular classes of air carriers and to all or particular aircraft weight groups within each class of air carriers to which those amendments would apply?	5. With respect to the aforesaid amendments, what procedure and criteria should be created to identify specifically the disabled or obese passenger?
A. Interested Parties						
1. Regroupement des associations des personnes handicapées de l'Outaouais		Yes - should be no penalty.	Yqs - disabled requiring more than one seat should pay single fare.	Yes - obese requiring more than one seat should pay single fare.	We don't know all the classes but should include all handicapped.	Similarly to Quebec Law.



2. CNIB	Yes - should be no extra costs for attendant.	Yes - no extra cost.	Yes - no extra cost.	All classes.	Some I.D. card be developed. CNIB is now developing I.D. for blind/visually impaired.
3. Ministry of Human Resources, B.C.	Yes - for mentally and physically handicapped no extra cost. Without such an attendant, Air Carrier staff may have to provide added time and assistance, making it less cost-effective.	Yes - no extra cost for physically disabled.	Yes - no extra cost for physically disabled.	All classes.	Hire experienced individual to develop such a program.
4. Nova Scotia League for Equal Opportunities	Yes.	Yes.	Yes.	All.	
5. Ontario Ministry of Transportation and Communications	No - up to 50% tariff should be paid by attendant as deterrent to abuse. Medical evacuees are covered by OHIP as well as attendant's fare.	No - up to 50% tariff should be paid for extra seat. Other expenses to get passenger aboard and deplane should be borne by passenger.	No - 50% of fare per additional seat.	All except where cabins doors, ramps and seating configurations preclude the access and internal movement of disabled.	Not identify - instead charge a user fee for such services.
6. Amity Rehabilitation Centre	Yes.	Yes.	Yes - disabled.	No comment.	No comment.

7. Advisory Committee on Transportation of Disabled Persons	Yes - two for one fare.	No comment.	Yes - one fare.	No comment.	No comment.
8. The Muscular Dystrophy Association of Canada	Yes - any extra will be discriminatory.	Yes.	Yes.	Universally.	Self identification.
9. Charlie Sheppey (Paraplegic in a wheelchair)	No - discriminatory to require an attendant for physically disabled (does not refer to obese).	No comment.	Regulations for obese and handicapped should not be considered together.	No comment.	No comment.
10. Transportation Committee for the Development of Recreation for the Handicapped Inc. (Transportation company of handicapped)	Yes - attendants should accompany disabled and should be free to disabled. Not prepared to suggest who should pay.	No comment.	No comment.	No comment.	A form completed by family doctor.
11. Association canadienne de l'ataxie de Friedreich	Yes - should be free for attendant.	No comment.	Obese should not have to pay for extra seat.	All.	Select those who require an aide inside or outside and aide should be free. For short term disability (broken leg, etc.) should have medical certificate.

12. Association de la paralysie cérébrale du Québec inc.	Yes - aide should travel free.	Yes - free for handicapped.	No comment.	All.	No comment.
13. Saskatchewan Council for Crippled Children and Adults	Where attendant req'd he should travel free. Decision as to whether or not attendant is req'd should be handicapped's.	Yes - no additional fee.	Yes - no additional fee.	All classes and weights where no actual physical limitations exist due to the size and capacity of aircraft.	Self identification for physically handicapped. Parent/guardian for mentally handicapped. Hip measurement for obese.
14. G. Nadeau (indiv.)	No. Employed + healthy Canadians should not have to pay for this.	No.	No.	No comment.	No comment.
15. Atlantic Provinces Resource Centre for the (deaf-blind) Hearing Handicapped	Yes.	Yes.	No comment.	No comment.	No comment.
16. Amyotrophic Lateral Sclerosis Society of Canada (1 in 1 000 get this disorder)	Yes - ALS patients lose their jobs and usually live below poverty level. Attendant must be specially trained. Treatment centers are few and far between.	If patient travelling for medical purposes and can't pay one fare, there should be some consideration.	No comment.	All unless there is no access for disabled persons to some types.	For attendants - doctor's certificate. For free or reduced fare for disabled - medical cert. and needs statement.



17. L.R. Keddy	Attendant should pay half fare.	Yes - one fare only.	Yes - one fare only.	Class 1 and 2.	No comment.
18. Reg. Matthies (has M.S.)	Free for attendant (bus and train have had it for years) (on a pension income and too expensive).	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.
19. Association des laryngectomisés du Québec inc.	Agree with original decision i.e. free attendant.	i.e., one fare only.	i.e., one fare only.	i.e., Class 1 and 2.	No comment.
20. Office des personnes handicapées du Québec	No comment.	One fare only.	No comment.	No comment.	No comment.
21. M. & Mme Bertrand Aubé (parents of 6 yr. old cerebral palsy)	Yes - one fare only.	No comment.	No comment.	Air Canada.	Criteria similar to identifying aged. Apply to trips necessary for health.
22. United Handicapped Groups of Ontario Inc.	Need for attendant to be determined by traveller, not airline. Attendant should travel free.	No comment.	No comment.	No comment.	Traveller should not have to submit a doctor's certificate.

23. N.W.T. Council for Disabled Persons	Yes - disability is not a choice and should not be penalized. Most flights aren't full and cost can be absorbed.	Yes - one fare only.	Yes - one fare only or make seats larger.	Universally.	Representatives from Transport Canada, the airlines and national organizations for disabled persons should form a Committee.
24. Canadian Cerebral Palsy Association	Yes - cost should be borne by govt. or govt.-like body.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.
25. Canadian Council of the Blind	Yes - one fare only, should be reduced fare for blind/visually impaired as with bus and rail now.	Yes - one fare only.	No comment.	All.	CNIB now developing a national identity card - should be used for air travel. It covers those who are mobility impaired i.e., legally blind. Different disabilities should have different criteria.
26. Touchwood Park Association (for the mentally retarded)	Yes - one fare only.	Yes.	Yes.	All.	Letter from a recognized Service Delivery Agent outlining the needs and keep it on air carriers' file. Each Agency use its own criteria for each disability.

27. Manitoba League of the Physically Handicapped Inc.	Yes - free for attendants, particularly where airlines request attendant be there.	Yes - one person, one fare.	Yes - one fare.	All.	Self-identification, passenger request for attendant.
28. Association pour les personnes handicapées de la Petite-Nation	Yes.	Yes.	Yes.	All.	Obese - won't fit in seat - not based on weight. Size - must fit diagonally in seat (usually those more than 6 ft tall). Handicapped - wheel chair, or can't move unassisted. All could go to an office to register themselves.
29. Advisory Committee on Services to Deaf-Blind Persons in Canada (600 in Canada)	3 teaching centre in Canada - travel is a requirement. Individual should decide if attendant is required for communication - if so should be free.	No comment.	No comment.	No comment.	Not all are registered with CNIB - proof should be required - if so, from social worker, doctor or school authority.
30. Ontario March of Dimes	Yes.	Yes.	Yes.	All.	CTC initiate contacts with consumers and groups in a committee format to develop a policy for identification.



31. Saanich Peninsula Multiple Sclerosis Support Society	Yes - attendant travel free. This is in effect with BC Ferry who issue a pass.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.
32. Ms. Margaret Mulligan	Yes - one fare only.	No comment.	Yes.	All.	Medical report.
33. D. Boal	Yes - one fare only.	No comment.	Yes.	All.	Medical report.
34. Ms. Sylvia Pelletier	Yes - one fare only.	No comment.	Yes.	All.	Medical report.
35. Advisory Committee on Transportation of Disabled Persons	Yes - one fare only. Services provided by attendant are specialized - not provided by air carrier personnel.	Yes. Selling a service not a seat.	Yes. Obesity is a disability.	All but include provision for exemption upon application i.e., undue hardship on company.	Multimodal card proposed by CTC.
36. Corporation of the City of Thunder Bay	Continued support of original decision No. 6679. Yes - no tariff for attendant, cost to be borne by air carriers.	Yes.	Yes.	Class 1 and 2.	Should respect the dignity of the individual.
37. Mme Bernadette Gingras (handicapped individual)	Would need 1/2 price for herself to be able to travel with her husband.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.

38. Canadian Paraplegic Association (mobility impaired)	Yes - the requirement for an attendant should be choice of passenger not airline. Very few disabled require an attendant.	Yes.	Yes.	All.	Medical certificate to prove need of attendant.
39. Swan Valley Association for Mentally Handicapped	Yes.	Yes.	Yes.	All.	Affirmation by physician, then CTC issue a card.
40. Mr. Adrian G. Battcock (disabled individual)	Yes. Disabled on the whole have incomes below the national average.	Yes.	Yes - if obesity due to circumstances beyond his/her control.	All where aircraft design and safety permit.	Requirement of an attendant should be determined by objective consultation of all interested parties. Reason for travel should not be a factor. Criteria for identification should be developed by all interested parties including Transport Canada, airlines and organizations of handicapped.

41. Mr. Gary McPherson (Respiratory polio quadraplegic who requires attendant everywhere he goes)	Yes.	Yes.	No comment.	Yes.	Under the present regulations how are the disabled identified?
42. Mme Rita Pomerleau (blind individual)	Yes - free for attendant as on bus etc.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.
43. Promotion Handicap	Yes.	Yes.	Yes.	All.	Similar to criteria used by Quebec Office of Handicapped Persons.
44. Multiple Sclerosis Society of Canada British Columbia Division	Yes. Agree with recommendations of Special Committee on Disabled and Handicapped - Feb. 1981.	Yes.	Yes.	Class 1 and 2.	Current physician's report. No comment.
45. Mrs. Alene Hold (senior citizen confined to wheel-chair)	Yes - air travel is only way - can't use bus if you can't walk or need assistance. Taxis can't be bothered.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.

46. Ontario March of Dimes	Yes.	Yes.	Yes.	All.	Doctor's certificate with a registration number - keep current, yearly renewal.
47. Mr. Lyle Pringle (Handicapped Coordinator)	No.	No - except where design modifications allow extra space by removing a seat and disabled is travelling for independent non-medical purposes.	No.	All.	None.
48. G.F. Strong Rehabilitation Centre	Yes - attendant should be free fare.	No comment.	No comment.	No comment.	Criteria and procedures should be developed by recognized national organizations for the disabled.
49. Burlington Committee for the Physically Disabled	Yes - to guarantee the fundamental right to independent travel.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.



50. Regional Action Group of Edmonton	Yes.	Yes.	Yes. (Some people have no control over obesity - even though it is not defined as a physical handicap in <i>Human Rights Act</i> .)	All.	Criteria of World Health Organization: for disabled and obese impairment is any loss or abnormality of psychological, physiological or anatomical structure or function. Disability is any restriction or lack of ability to perform an activity in the manner, or within the range considered normal for a human being. Plastic I.D. card with picture, distributed at ticket counters, travel agencies, ticket outlets.
---------------------------------------	------	------	---	------	--

51. Canadian Paraplegic Association Saskatchewan Division	<p>Role of attendant must be clarified:</p> <p>1) Attendant for personal care and emergency evacuation should be free fare. 2) If carrier determines attendant req'd for emergency, should be up to 50% fare for attendant.</p> <p>3) Attendant for personal care for flights over 3 hrs should pay up to 50% fare.</p>	<p>The disabled who need more than 1 seat for medical reasons should pay up to 25% fare for each additional seat required.</p>	<p>If flight is fully booked, obese should pay up to 40% fare per additional seat.</p>	<p>Class 1, 2, 3, 4. Weight groups H, G, F, E. Within C + D onus on the airline companies to show why they can't conform.</p>	<p>Establish an advisory panel within ATC to create criteria and procedures. This panel should include disabled travellers, airline medical officials and representatives, govt. representatives and representatives from aircraft manufacturing industry.</p>
52. Canadian International Development Agency (representing an employee who has become handicapped)	Yes	Yes.	No comment.	No comment.	<p>The least complex method of certification in terms of difficulty to the traveller which would be satisfactory to the Air Carrier.</p>
53. Regional Municipality of Hamilton-Wentworth	<p>Supports recommendations of Parliamentary Report - Feb. 1981.</p> <p>Yes</p>	Yes.	Yes.	Yes.	<p>Methods be uncomplicated:</p> <p>1) Disability be self identification;</p> <p>2) Obesity be self declaration that hip measurements are larger than standard size seat.</p>

54. Canadian Association for the Mentally Retarded	Yes	Yes.	No comment.	Do not understand what are the kinds of classes and weight groups.	For handicap, same procedures as Revenue Canada. (For attendant, same support as for passport and indiv. sign affidavit.
55. Silent Voice Canada Inc.	Supports recommendations submitted by Deaph Television Production Inc.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.
56. Ontario March of Dimes	It should not be the airline ticket sale person who determines who needs an attendant. If attendant req'd should be free.	No comment.	No comment.	No comment.	It should not be the airline ticket sales person who determines who needs an attendant. If attendant req'd should be free.
57. Saskatchewan Minister of Highways and Transportation	Yes - free.	Yes - free.	Yes - free.	No comment.	Identification procedures must be mutually acceptable to disabled and air carriers.

58. St. Marys & District Association for the Mentally Retarded	Yes gov't should pay the extra fare or there should be no charge.	Yes - gov't. should pay the extra fare.	No comment.	All.	When the handicap is obvious, proof should not be req'd. This should be at the discretion of the ticket clerk.  No comment.
59. Canadian Council for the Blind, Ottawa Division	Yes.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.
60. Consumers' Association of Canada	Yes.	Yes.	Yes.	All unless limitations of the design make it impossible to accommodate handicapped.	Should be worked out between air carriers and interested handicapped groups. Disputes should be handled by ATC.
61. Ontario Association for the Mentally Retarded	Yes - a minority of handicapped require an attendant.	No comment.	No comment.	No comment.	Are willing to assist Air Carriers in developing identification procedures re: attendants.



62. P.E.I. Council of the Disabled Inc.	Yes - do not assume all handicapped require attendants. This need should be determined by the individual.	Yes.	Yes.	All.	Onus of identification should rest with the disabled. Criteria to determine need of an attendant could be developed by CTC consulting rehabilitation specialists. Self identification for obesity. The use of a card would be costly and cumbersome.
63. Brantford Adult Club for the Handicapped Inc.	Yes.	Yes.	Yes.	All.	Medical certificate for all 3 cases.
64. Canadian Association of Rehabilitation Personnel, British Columbia Society	Yes - paid for by a special Travel Fund which should be set up through Health and Welfare Canada who would reimburse air carriers.	No comment.	No comment.	No comment.	Assessment criteria could be through Canadian Disability Pension.

65. Ontario Advisory Council on the Physically Handicapped	Yes - number who require attendant is small. Cost of attendant is enormous. Buses and trains provide 2 for 1 fares.	No comment.	No comment.	No comment.	Clear criteria to prevent abuse.
66. Saskatchewan Social Services	Yes - should also include return fare for the attendant if the disabled is only going one way.	Half fare for each additional seat requested.	Half fare should be req'd for the use for each additional seat requested for any reason.	All where such regulations would be reasonable and feasible to enforce.	Onus should be on disabled to notify air carriers in advance and provide proof.
67. Ontario Federation for the Cerebral Palsied	Yes.	Yes.	Yes.	Only to Class 1 and 2 and all weight groups in these 2 classes.	Certificate from medical doctor.
68. Montreal Association for the Blind	Yes.	Yes.	Yes.	Only to regular commercial carriers.	Certificate from doctor or an association. Use Quebec Bill 9, Obstacles a national report for the IYHD 1981 for definition of "Handicapped."

69. Care-By-Air Travel Care	Yes - same regulation as for train travel, especially when a personal physician and airline physician recommend air travel with a trained attendant. (Air is the safest and fastest means of travel in times of illness or injury.)	No comment.	No comment.	No comment.
70. Mr. James A. Cox (husband of a wheelchair confined person)	Yes - where person has mobility, mental, sight or other major disability. Or carrier should supply qualified personnel. Total loss of seating to any carrier not more than 5% of the flight capacity.	No comment.	No comment.	No comment.
71. Spina Bifida and Hydrocephalus Association of Ontario	Yes.	Yes.	All.	Letter from physician, updated yearly, to be produced when purchasing ticket.

72. Corporation of the City of Kingston	Yes - paid for by the air carrier.	Insufficient data for consensus to occur.	No - should be paid for by person.	Insufficient data for consensus to occur.	The disabled person should be considered as one whose pathological limitations prevents the self-care and mobility required by the average air traveller for safety reasons.
73. Office des personnes handicapées du Québec	Yes - especially where air carrier requires it. CTC could provide attendant and pay for.	Yes - CTC should pay for.	Yes - CTC should pay for.	Should be decided by CTC.	Criteria similar to Quebec transportation admission policy. Develop a card. All should be paid for by CTC.
74. Deph Television Production Inc.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.
75. Aide aux obèses handicapés du Québec	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.
76. British Columbia Deaf Sports Federation	Yes.	Yes.	Yes.	All.	If permanent disability issue a multimodal card from Transport Canada. If temporary disability, a certificate should be issued.



77. Brockville and District Association for the Mentally Retarded	Yes - those who require such assistance are a minority of handicapped.	No comment.	No comment.	No comment.	Willing to work with Air Carriers to identify persons.
78. Voice of the Handicapped	Yes, since it is required arbitrarily by the air carrier.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.
79. Rehabilitation Institute of Ottawa	Yes - financial burden on handicapped is too great. They live on reduced incomes.	Yes - reduced incomes and increased expenses of disabled persons. Use of this provision would not be extensive.	Yes - obesity is a major physical disability.	Not familiar with classes of air carriers but application should be as broad as possible.	Medical certificate.
80. The Canadian Speech and Hearing Association	Yes.	Yes.	No comment.	All.	Medical certificate.
<b>B. Air Carriers</b>					
1. Air Satellite Inc.	No - In our experience of Class 2 services, most cases are covered by government organizations.	No - same reason as for question 1. Should be normal rate for the extra seat.	As long as passenger can pay full or partial additional fare - for obesity, size or shape.	Companies like Air Canada and Quebecair - government organizations.	No comment.

2. First Air	Endorsed submissions of Air Transport Association of Canada (ATAC). Do not object to the principle of relieving the financial burden of the disabled but it is a universal social service and should be paid for by the federal government. In the North, Health and Welfare now cover these costs for disabled. First Air could not afford this cost since in the Arctic 1 stretcher would use 30% of passenger capacity. Would the Committee allow fare increases beyond 6 and 5?			
3. Trans North Air	No - difficult to define a disabled person, potential for abuse is enormous. It would reduce revenue from 4 - 33% for each free attendant. Disabled passengers required additional care, thus extra cost. It is a social problem which should be addressed by travel subsidies.	No - same reason as for question 1.	No - same reasons as for question 2.	<p>If amendments are changed they should apply to: Class 1 only, aircraft with a capacity of 60 seats or more; the operators would have the right to limit the number of disabled/obese per flight.</p> <p>If ATC decided to amend regulations: 1) There must be a public hearing; 2) Definitions of disabled/obese must be clear; 3) System must be developed to ensure there is no abuse.</p>

3. Trans North Air	Non. Il est difficile de définir une "personne handicapée", les possibilités d'abus sont donc énormes. Son revenu serait ramené de 4 à 33 % pour chaque aide qu'il transporterait gratuitement puisque les passagers handicapés ont besoin de soins supplémentaires, ce qui fait augmenter les coûts. Il s'agit là d'un problème social qui devrait être résolu au moyen de subventions.	Non, pour les mêmes raisons.	Non, pour les mêmes raisons.	Si les modifications sont apportées, elles devraient s'appliquer aux services de la classe 1 seulement et aux aéronefs de 60 sièges ou plus; les exploitants auraient le droit de limiter le nombre de personnes handicapées ou de personnes obèses par vol.	Si le CTA décide de modifier le règlement: 1) il devra tenir une audience publique, 2) il faudra définir clairement les termes "handicapé" et "obèse", et 3) il faudra élaborer un système pour éviter tout abus.
--------------------	--	------------------------------	------------------------------	--	---

80. Association canadienne d'orthophonie et d'audiologie	Oui.	Oui.	Aucun commentaire.	Toutes les classes.	Certificat médical.
<b>B. Transporteurs aériens</b>					
1. Air Satellite Inc.	Non. D'après notre expérience avec les services de classe 2, les coûts sont assumés par des organisations gouvernementales dans la plupart des cas.	Non, pour les mêmes raisons. Le tarif du siège supplémentaire devrait être le tarif habituel.	En autant que le passager puisse payer des frais supplémentaires en partie ou en tout pour son obésité, sa taille forte ou sa grande taille.	Les compagnies comme Air Canada et Quebecair, les organismes gouvernementaux.	Aucun commentaire.
2. First Air	D'accord avec les présentations de l'Air Transport Association of Canada (A.T.A.C.). Ne s'oppose pas au principe de soulager les personnes handicapées de ce fardeau financier, mais il s'agit là d'un service social universel qui devrait être payé par le gouvernement fédéral. Dans le Nord, Santé et Bien-être Canada assume maintenant ces coûts pour les personnes handicapées. First Air ne pourrait se permettre de verser ces frais puisque dans l'Arctique, une civière prendrait 30 % de la place d'un passager. Le Comité permettrait-il alors des augmentations tarifaires de plus de 6 et 5 %?				



76. British Columbia Deaf Sports Federation	Oui.	Oui.	Oui.	Toutes les classes.	En cas d'invalidité permanente, Transports Canada devrait délivrer une carte de transport multimodal. En cas d'invalidité temporaire, un certificat devrait être délivré.
77. Association pour les déficients mentaux - Brockville et district	Oui. Très peu d'handicapés ont besoin d'être accompagnés.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Prêt à travailler avec les transporteurs aériens pour établir l'identité des personnes.
78. Voice of the Handicapped	Oui, puisque l'accompagnement est exigé par le transporteur aérien.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.
79. Institut de réadaptation d'Ottawa	Oui. Le fardeau financier est trop lourd pour les personnes handicapées. Elles vivent de revenus très minces.	Oui. Les handicapés n'ont qu'un faible revenu, mais doivent assumer de fortes dépenses. Ces dispositions tarifaires ne seraient pas beaucoup utilisées.	Oui, l'obésité est une déficience physique importante.	Nous ne connaissons pas les classes des transporteurs aériens, mais nous appuyons une mise en application la plus vaste possible.	Certificat médical.

72. Corporation of the City of Kingston	Oui. Les coûts devraient être assumés par le transporteur aérien.	Données insuffisantes pour en arriver à une décision prise à l'unanimité.	Non - les frais devraient être payés par la personne elle-même.	Données insuffisantes pour en arriver à une décision prise à l'unanimité.	Une personne handicapée devrait être considérée comme une personne qui, en raison de ses limites pathologiques, ne peut prendre soin d'elle-même et se déplacer de la façon habituellement exigée par les transporteurs aériens pour des raisons de sécurité.
73. Office des personnes handicapées du Québec	Oui, surtout lorsque le transporteur aérien exige qu'une personne soit accompagnée. La CCT pourrait assurer les services d'accompagnement et en payer les coûts.	Oui. La CCT devrait payer les frais.	Oui - la CCT devrait payer ces frais.	La décision devrait revenir à la CCT.	Critères analogues à ceux de la politique des transports du Québec. Établissement d'une carte. Le tout devrait être payé par la CCT.
74. Deaph Television Production Inc.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.
75. Aide aux personnes obèses handicapées du Québec	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.

70. M. James A. Cox (époux d'une personne en fauteuil roulant)	Oui, lorsqu'une personne souffre d'une déficience importante, par exemple un manque de mobilité, une déficience mentale ou des problèmes de la vue, elle devrait voyager en compagnie d'un aide ou bien, sinon, le transporteur devrait assurer les services d'un personnel qualifié. La perte totale de sièges que subit un transporteur ne dépasse pas 3 % de sa capacité de vol.		Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.
71. Spina Bifida and Hydrocephalus Association of Ontario	Oui.	Oui.	Oui.	Toutes les classes.	Une lettre du médecin mise à jour annuellement devrait être présentée au moment de l'achat d'un billet.

69. Care-By-Air Travel Care	Oui. Même règle que pour les voyages par train, notamment lorsqu'un médecin de famille et un médecin à l'emploi de la compagnie aérienne recommandent que la personne handicapée soit accompagnée d'une personne spécialisée.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.
	(L'avion est le mode de transport le plus sûr et le plus rapide pour les malades et blessés.)				

67. Ontario Federation for the Cerebral Palsied	Oui.	Oui.	Oui.	Seulement les classes 1 et 2 et tous les groupes de poids dans ces deux classes.	Certificat d'un médecin.
68. Association des aveugles de Montréal	Oui.	Oui.	Oui.	Seulement pour les transporteurs offrant des services commerciaux réguliers.	Certificat d'un médecin ou d'une association. Renvoi au projet de loi 9 du Québec. Voir les défini- tions de "person- nes handicapées" dans le rapport national <i>Obstacles</i> de 1981 (année internationale des personnes handicapées).



64. Association canadienne du personnel de réadaptation, société de la Colombie-Britannique	Oui. Les coûts devaient être payés à partir de fonds spéciaux de voyage établis par le ministère de la Santé et du Bien-être qui remboursait les transporteurs aériens.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Les critères d'évaluation pourraient être établis par l'entremise de la pension d'invalidité du Canada.
65. Conseil consultatif de l'Ontario sur les personnes handicapées	Oui. Peu de personnes handicapées doivent être accompagnées. Le coût d'accompagnement est énorme. Les services d'autobus et de train permettent à deux personnes de voyager moyennant un seul tarif.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Critères précis pour éviter tout abus.
66. Services sociaux de la Saskatchewan	Oui. Le tarif devrait également inclure le retour de l'aide si la personne handicapée ne prend qu'un aller.	La moitié du tarif pour chaque siège supplémentaire demandé.	La moitié du tarif pour chaque siège supplémentaire demandé, quelle qu'en soit la raison.	Toutes les classes pour lesquelles il serait raisonnable et possible de mettre en vigueur un tel règlement.	Il devrait revenir à la personne handicapée d'informer d'avance les transporteurs aériens et de fournir les preuves requises.

61. Ontario Association for the Mentally Retarded	Oui. Un petit nombre de personnes handicapées doivent être accompagnées.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Sommes prêts à aider les transporteurs aériens à élaborer des modalités d'identification d'aides.
62. P.E.I. Council of the Disabled Inc.	Oui. Il ne faut pas présumer que tous les handicapés doivent être accompagnés. Il devrait revenir aux personnes handicapées d'en décider.	Oui.	Oui.	Toutes les classes.	Il devrait revenir à la personne handicapée d'établir son identité. Les critères visant à déterminer le besoin d'accompagnement pourraient être élaborés par la CCT en consultation avec des experts en réadaptation. Auto-identification des personnes obèses. Il serait coûteux et encombrant d'utiliser une carte.
63. Brantford Adult Club for the Handicapped Inc.	Oui.	Oui.	Oui.	Toutes les classes.	Certificat médical pour les trois cas.

57. Ministre de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan	Oui. Transport gratuit.	Oui - transport gratuit.	Oui - transport gratuit.	Aucun commentaire.	Les modalités d'identification doivent être acceptées et par les personnes handicapées et par les transporteurs aériens.
58. Association pour les déficients mentaux - St. Marys et district	Oui. Le gouvernement devrait payer les frais supplémentaires. Sinon, aucun frais supplémentaire ne devrait être exigé.	Oui. Le gouvernement devrait payer les frais supplémentaires.	Aucun commentaire.	Toutes les classes.	Aucune preuve ne devrait être requise lorsque l'invalidité est évidente, selon le bon jugement du préposé aux billets.
59. Conseil canadien des aveugles - Division d'Ottawa	Oui.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.
60. Association des consommateurs du Canada	Oui.	Oui.	Oui.	Toutes les classes sauf lorsque la conception d'un aéronef rend impossible l'accès des personnes handicapées.	La question devrait être tranchée par les transporteurs aériens et par les groupes intéressés de personnes handicapées. Les différends devraient être réglés par le CTA.

54. Association canadienne pour les déficients mentaux	Oui.	Oui.	Aucun commentaire.	Nous ne connaissons pas les sortes de classes et de groupes de poids.	Pour les personnes handicapées, mise en application des mêmes modalités que celles de Revenu Canada (pour les aides, même principe que pour un passeport et signature d'un affidavit).
55. Silent Voice Canada Inc.	D'accord avec les recommandations de Deaph Television Production Inc.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.
56. Ontario March of Dimes	Il ne devrait pas incomber au préposé à la vente des billets de déterminer si une personne handicapée doit être accompagnée; tout aide devrait pouvoir voyager gratuitement.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Il ne devrait pas revenir au préposé à la vente de billets d'une compagnie aérienne de déterminer quelle personne doit être accompagnée. Si un aide est nécessaire, ce dernier devrait voyager gratuitement.

52. Agence canadienne de développement international (représentant un employé devenu handicapé)	Oui.	Oui.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Il faudrait adopter la méthode d'identification qui serait à la fois la moins compliquée pour le voyageur et la plus satisfaisante pour les transporteurs aériens.
53. Municipalité régionale de Hamilton-Wentworth	D'accord avec les recommandations du rapport parlementaire de février 1981. Oui.	Oui.	Oui.	Oui.	Il faudrait que les méthodes soient simples: 1) qu'il y ait auto-identification de la personne invalide, et 2) que la personne obèse déclare elle-même que les mensurations de ses hanches dépassent la taille normale d'un siège.



51. Association canadienne des paraplégiques - Division de la Saskatchewan	Le rôle de l'aide doit être clarifié: 1) la personne qui accompagne un handicapé pour lui assurer des soins personnels ou pour évacuation d'urgence devrait voyager gratuitement; 2) si un transporteur exige qu'une personne handicapée soit accompagnée en cas d'urgence, elle devrait payer une somme supplémentaire de 50 % du tarif; 3) si une personne handicapée voyage en compagnie de son aide et que le trajet dure plus de trois heures, elle devrait payer une somme équivalente à 50 % du tarif.	Les personnes handicapées qui ont besoin de plus d'un siège pour des raisons médicales devraient payer jusqu'à 25 % du tarif pour chaque siège supplémentaire requis.	Si l'avion est rempli à capacité, les personnes obèses devraient payer jusqu'à 40 % du tarif par siège supplémentaire.	Classes 1, 2, 3 et 4. Groupes H, G, F et E. Pour les groupes C et D, les compagnies aériennes doivent montrer pourquoi elles ne peuvent se conformer au règlement.	Il faudrait mettre sur pied un comité consultatif du CTA chargé d'élaborer des critères et des modalités. Ce comité devrait être formé de voyageurs handicapés, d'autorités et de représentants du corps médical à l'emploi de compagnies aériennes, de représentants du gouvernement et de l'industrie de fabrication d'aéronefs.
--	---	---	--	--	--

50. Regional Action Group of Edmonton	Oui.	Oui.	Oui (certaines personnes ne peuvent contrôler leur obésité même si l'obésité n'est pas définie comme une déficience physique dans la <i>Loi sur les droits de la personne</i> ).	Toutes les classes.	Voici les critères de l'Organisation mondiale de la santé: pour les personnes handicapées et obèses: une invalidité correspond à toute perte ou anomalie d'une structure ou fonction psychologique, physiologique ou anatomique. L'invalidité désigne toute restriction ou perte d'habilité à effectuer une activité d'une façon normale pour un être humain. Il faudrait distribuer des cartes d'identité avec photo soit à des guichets, à des agences de voyages ou à des bureaux de distribution de billets.
---	------	------	---	---------------------	---

46. Ontario March of Dimes	Oui.	Oui.	Oui.	Toutes les classes.	Certificat du médecin avec numéro d'enregistrement. Mise à jour et renouvellement annuel du certificat.
47. M. Lyle Pringle (coordonnateur handicapé)	Non.	Non, sauf lorsque l'aéronef est conçu de façon à donner plus d'espace en enlevant un siège et lorsque la personne handicapée ne voyage pas pour des fins médicales.	Non.	Toutes les classes.	Aucun critère.
48. G.F. Strong Rehabilitation Centre	Oui. Les aides devraient voyager gratuitement.	Aucun commentaire	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Les critères et modalités devraient être établis par des organisations nationales reconnues pour les personnes handicapées.
49. Burlington Committee for the Physically Disabled	Oui. Pour respecter le droit fondamental de pouvoir voyager seul.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.

42. Mme Rita Pomerleau (aveugle)	Oui. Le transport aérien des aides devrait être gratuit tout comme le transport par autobus, etc.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.
43. Promotion Handicap	Oui.	Oui.	Oui.	Toutes les classes.	Critères semblables à ceux utilisés par le Bureau des personnes handicapées du Québec.
44. Société canadienne de la sclérose en plaques - Division de la Colombie-Britannique	Oui. D'accord avec les recommandations du Comité spécial concernant les invalides et les handicapés énoncées dans le rapport de février 1981.	Oui.	Oui.	Classes 1 et 2.	Rapport à jour du médecin.
45. Mme Aleane Hold (personne du troisième âge en fauteuil roulant)	Oui. Le transport aérien est le seul moyen de se déplacer; le transport par autobus est impossible si on ne peut pas marcher ou si on a besoin d'aide. Les taxis ne se dérangent pas.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.

40. M. Adrian G. Batcock (personne handicapée)	Oui. La plupart des personnes handicapées ont un revenu inférieur à la moyenne nationale.	Oui.	Oui, si l'obésité découle de circonstances indépendantes de la volonté de la personne.	Toutes les classes lorsque la conception et la sécurité de l'aéronef le permettent.	La présence obligatoire d'un aide devrait être déterminée par une consultation objective de toutes les parties intéressées. La raison du voyage ne devrait pas être un facteur. Les critères d'identité devraient être établis par toutes les parties intéressées, y compris Transports Canada, les compagnies aériennes et les organisations de personnes handicapées.
41. M. Gary McPherson (quadriplégique atteint de poliomyélite du système respiratoire qui doit être en tout temps accompagné)	Oui.	Oui.	Aucun commentaire.	Oui.	En vertu du règlement actuel, comment les personnes handicapées sont-elles identifiées?



38. Association canadienne des paraplégiques (paralysie des membres inférieurs)	Oui. Il devrait revenir aux passagers et non à la compagnie aérienne de décider s'ils doivent être accompagnés ou non. Très peu de personnes handicapées ont besoin d'un aide.	Oui.	Oui.	Toutes les classes.	Certificat médical prouvant le besoin d'accompagnement.
39. Swan Valley Association for Mentally Handicapped	Oui.	Oui.	Oui.	Toutes les classes.	Attestation par un médecin et ensuite délivrance d'une carte de la CCT.

32. M <sup>lle</sup> Margaret Mulligan	Oui. Un tarif seulement.	Aucun commentaire.	Oui.	Toutes les classes.	Rapport médical.
33. D. Boal	Oui. Un tarif seulement.	Aucun commentaire.	Oui.	Toutes les classes.	Rapport médical.
34. M <sup>lle</sup> Sylvia Pelletier	Oui. Un tarif seulement.	Aucun commentaire.	Oui.	Toutes les classes.	Rapport médical.
35. Comité consultatif sur le transport des personnes handicapées	Oui. Un tarif seulement. L'aide assure des services spécialisés qui ne peuvent être fournis par le personnel de transporteurs aériens.	Oui. Il s'agit de la vente d'un service et non d'un siège.	Oui. L'obésité est une déficience physique.	Toutes les classes, mais il faudrait y avoir une disposition prévoyant le dépôt de requêtes en exemption par exemple en cas de préjudice indu envers une compagnie.	Carte de transport multimodal proposée par la CCT.
36. Corporation of the City of Thunder Bay	D'accord avec la décision initiale n° 6679. Aucun tarif ne devrait être imposé à l'aide et les coûts devraient être assumés par les transporteurs aériens.	Oui.	Oui.	Classes 1 et 2.	Il faut respecter la dignité de la personne.
37. M <sup>me</sup> Bernadette Gingras (personne handicapée)	Elle devrait pouvoir payer la moitié du tarif pour voyager avec son époux.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.

29. Comité consultatif sur les services aux personnes sourdes et aveugles au Canada (600 au pays)	Il existe trois centres d'enseignement au Canada, donc les déplacements sont nécessaires. Les personnes devaient décider si elles doivent être accompagnées pour pouvoir communiquer, si oui, leur transport devrait être gratuit.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Pas tous les aveugles sont inscrits à l'INCA. Une preuve devrait donc être requise soit d'un travailleur social, d'un médecin ou d'une autorité scolaire.
30. Ontario March of Dimes	Oui.	Oui.	Oui.	Toutes les classes.	La CCT devrait entreprendre des discussions avec les consommateurs et les groupes en formant un comité chargé d'élaborer une politique d'identification de personnes handicapées.
31. Beamish Peninsula Multiple Sclerosis Support Society	Oui. L'aide devrait voyager gratuitement. Un service de traversiers de la C.-B. (soit le BC Ferry) délivre déjà des laissez-passer.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.

28. Association pour les personnes handicapées de la Petite-Nation	Oui.	Oui.	Oui.	Toutes les classes.	Une personne obèse est celle qui ne peut s'asseoir dans un seul siège; il faut tenir compte des mensurations et non du poids. Les personnes de grande taille doivent pouvoir s'asseoir en diagonale dans un siège (habituellement ceux qui mesurent plus de 6 pi). Les personnes handicapées sont celles en fauteuil roulant ou qui ne peuvent se déplacer sans aide. Tous pourraient se rendre à un bureau pour s'inscrire.

26. Touchwood Park Association (pour les déficients mentaux)	Oui. Un tarif seulement.	Oui.	Oui.	Toutes les classes.	Verser aux dossiers des transporteurs aériens les lettres provenant de représentants reconnus d'organismes philanthropiques décrivant les besoins des personnes handicapées. Chaque organisme devrait utiliser ses propres critères pour chaque invalidité.
27. Manitoba League of the Physically Handicapped Inc.	Oui. Transport gratuit pour les aides notamment lorsque les compagnes aériennes exigent leur présence.	Oui - une personne, un tarif.	Oui - un seul tarif.	Toutes les classes.	Carte d'identité; accompagnement sur demande.



23. N.W.T. Council for Disabled Persons	Oui. Une personne ne choisit pas d'être handicapée et ne devrait pas en être pénalisée. La plupart des aéronauts ne sont pas pleins donc les coûts peuvent être absorbés.	Oui - un seul tarif.	Oui. Il faudrait imposer un seul tarif ou bien concevoir des sièges plus gros.	Toutes les classes.	Les représentants de Transports Canada, les compagnies aériennes et les organisations nationales pour les personnes handicapées devraient former un comité.
24. Association canadienne de la paralysie cérébrale	Oui. Les coûts devraient être absorbés par le gouvernement ou par un organisme gouvernemental.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.
25. Conseil canadien des aveugles	Oui. Un tarif seulement et réduction pour les personnes aveugles ou ayant des troubles de la vue comme il en est pour le transport par autobus et par train.	Oui - un seul tarif.	Aucun commentaire.	Toutes les classes.	L'I.N.C.A. établit actuellement un système national de cartes d'identité qui devraient être utilisées pour les voyages aériens. Ces cartes sont établies pour les personnes aveugles reconnues comme telles par la loi. Différents critères devraient être établis pour différentes invalidités.

19. Association des laryngectomisés du Québec Inc.	D'accord avec la décision initiale, c'est-à-dire le transport gratuit de l'aide.	Un seul tarif.	Oui - un tarif seulement.	Classes 1 et 2.	Aucun commentaire.
20. Office des personnes handicapées du Québec	Aucun commentaire.	Un seul tarif.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.
21. M. et Mme Bertrand Aubé (parents d'un enfant de 6 ans atteint de paralysie cérébrale)	Oui. Un tarif seulement.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Air Canada.	Critères semblables à ceux visant l'établissement de l'identité selon l'âge et applicables aux vols nécessaires pour des questions de santé.
22. United Handicapped Groups of Ontario Inc.	Il incombe aux voyageurs et non à la compagnie aérienne de décider si un aide est nécessaire, et ce dernier devrait voyager gratuitement.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Le passager ne devrait pas être obligé de présenter un certificat médical.

16. Société canadienne de la sclérose latérale amyotrophique (une personne sur mille est atteinte de cette maladie)	Oui. Les personnes atteintes de la sclérose latérale amyotrophique (S.L.A.) perdent leur emploi et vivent habituellement sous le seuil de la pauvreté. Tout aide doit recevoir une formation particulière. Les centres de traitement sont peu nombreux et sont situés assez loin les uns des autres.	Si le patient voyage pour des fins médicales et ne peut pas payer un tarif, il faudrait en tenir compte.	Aucun commentaire.	Toutes les classes sauf lorsque les personnes handicapées ne peuvent avoir accès à certains type d'aéronefs.	Certificat du médecin pour le transport des aides. Pour obtenir un transport gratuit ou un tarif réduit, les personnes handicapées doivent avoir un certificat médical et une attestation de leur besoin d'accompagnement.
17. L. R. Keddy	L'aide devrait payer la moitié du tarif.	Oui - un seul tarif.	Oui - un tarif seulement.	Classés 1 et 2.	Aucun commentaire.
18. Reg. Mathies (atteint de sclérose en plaques)	Le transport des aides devrait être gratuit (il en est ainsi depuis des années pour le transport par autobus et par train). Les personnes handicapées vivent d'une pension et ces services seraient trop chers.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.

13. Saskatchewan Council for Crippled Children and Adults	Toute personne obligée d'accompagner un handicapé devrait voyager gratuitement. Il devrait revenir à la personne handicapée de décider si elle désire ou non être accompagnée.	Oui - aucun frais supplémentaire.	Oui - aucun frais supplémentaire.	Toutes les classes et tous les poids sauf lorsque la taille et la capacité de l'aeronef ne le permettent pas.	Les personnes physiquement handicapées devraient avoir des cartes d'identité. Les personnes mentalement handicapées devraient être accompagnées de leurs parents ou tuteurs.
14. G. Mageau (particulier)	Non. Les travailleurs canadiens en santé payent ces frais.	Non.	Non.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.
15. Centre des ressources pour les malentendants (sourds et aveugles) des provinces de l'Atlantique	Oui.	Oui.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.

11. Association canadienne de l'ataxie de Friedreich	Oui. Le transport devrait être gratuit pour l'aide qui accompagne un handicapé.	Aucun commentaire.	Les personnes obèses ne devraient pas être obligées de payer pour un siège supplémentaire.	Toutes les classes.	Déterminer les personnes qui ont besoin des services d'un aide pour monter à bord, circuler à l'intérieur de l'avion ou débarquer, offrir ces services gratuitement. Les personnes souffrant d'une invalidité temporaire (jambe cassée) devraient avoir un certificat médical.
12. Association de la paralysie cérébrale du Québec Inc.	Oui. L'aide devrait voyager gratuitement.	Oui - transport gratuit pour les handicapés.	Aucun commentaire.	Toutes les classes.	Aucun commentaire.



9. Charlie Sheppey (paraplégique en fauteuil roulant)	Non. Il serait discriminatoire d'exiger qu'une personne handicapée soit accompagnée (ne s'applique pas aux personnes obèses).	Aucun commentaire.	Les règlements régissant le transport des personnes obèses et des personnes handicapées ne devraient pas être considérés ensemble.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.
10. Transportation Committee for the Development of Recreation for the Handicapped Inc. (compagnie de transport de personnes handicapées)	Oui. Les personnes handicapées devraient être accompagnées gratuitement. Nous ne sommes pas prêts à suggérer qui devrait en payer le coût.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Formule remplie par le médecin de famille.

5. Ministère des Transports et des Communications de l'Ontario	Non, toute personne accompagnée devrait payer une somme supplémentaire équivalente à 50 % du tarif habituel de façon à éviter tout abus. L'assurance-maladie de l'Ontario couvre les frais d'évacuation médicale ainsi que le tarif des aides.	Non. Une somme supplémentaire allant jusqu'à 50 % du tarif devrait être payée pour un siège supplémentaire. Les frais supplémentaires pour faire monter et descendre les passagers handicapés devraient être assumés par ces derniers.	Non - 50 % du tarif par siège supplémentaire.	Toutes les classes sauf lorsque les portes de cabine, les rampes et la disposition des sièges ne permettent pas aux personnes handicapées de monter à bord de l'avion et de se déplacer.	Il ne faudrait pas exiger de carte d'identité, mais plutôt imposer un tarif d'utilisateur.
6. Amity Rehabilitation Centre	Oui.	Oui.	Oui, il s'agit de personnes handicapées.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.
7. Comité consultatif sur le transport des personnes handicapées	Oui. Deux personnes pour un seul tarif.	Aucun commentaire.	Oui - un tarif seulement.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.
8. Association canadienne de la dystrophie musculaire	Oui. Tout frais supplémentaire serait discriminatoire.	Oui.	Oui.	Toutes les classes.	Carte d'identité personnelle.

2. Institut national canadien pour les aveugles	Oui. Il ne devrait y avoir aucun frais supplémentaire pour l'aide.	Oui - aucun frais supplémentaire.	Oui - aucun frais supplémentaire.	Toutes les classes.	Des cartes d'identité devraient être exigées. L'I.N.C.A. établit actuellement des cartes d'identité pour les personnes aveugles.
3. Ministère des Ressources humaines de la Colombie-Britannique	Oui. Les personnes mentalement ou physiquement handicapées ne devraient pas payer de frais supplémentaires. Si elles n'étaient pas accompagnées, les employés des transporteurs aériens seraient obligés de leur consacrer plus de temps, ce qui diminuerait la rentabilité de leurs services.	Oui - aucun frais supplémentaire pour les personnes handicapées.	Oui - aucun frais supplémentaire pour les personnes handicapées.	Toutes les classes.	Embaucher des personnes compétentes pour élaborer un tel programme.
4. Ligue d'égalité des chances de la Nouvelle-Écosse	Oui.	Oui.	Oui.	Toutes les classes.	

## RÉSUMÉ DES RÉPONSES

RÉPONDANTS						
A. Parties intéressées						
		1. Le Règlement sur les transporteurs aériens devrait-il être modifié afin d'y inclure des dispositions tarifaires pour le transport gratuit d'une personne dont la présence auprès d'un passager invalide est requise par le tarif des transporteurs aériens?	2. Le Règlement devrait-il être modifié afin d'y inclure des dispositions tarifaires pour le transport d'une personne invalide exigeant plus d'un siège sans que celle-ci soit tenue de payer, en tout ou en partie, un ou plus d'un tarif aérien supplémentaire?	3. Le Règlement devrait-il être modifié afin d'y inclure des dispositions tarifaires pour le transport d'une personne qui, en raison de son obésité, de sa forte ou de sa grande taille, exige plus d'un siège et ce, sans que celle-ci soit tenue de payer, en tout ou en partie, un tarif aérien supplémentaire?	4. Est-ce que toutes les modifications susmentionnées au Règlement, ou seulement une partie d'entre elles, devraient s'appliquer à toutes les classes de transporteurs aériens, ou à certaines classes seulement, et à tous les groupes d'aéronefs, ou à une partie d'entre eux seulement, à l'intérieur des classes de transporteurs auxquelles s'appliquent lesdites modifications?	5. En ce qui concerne les modifications susmentionnées, quels modalités et critères faudrait-il établir pour identifier précisément les passagers invalides ou obèses?
1. Regroupement des associations des personnes handicapées de l'Outaouais		Oui. Les personnes handicapées ne devraient pas être pénalisées.	Oui. Les personnes handicapées qui ont besoin de plus d'un siège devraient payer le tarif simple.	Oui. Les personnes obèses qui ont besoin de plus d'un siège devraient payer un tarif simple.	Nous ne savons pas si les modifications devraient s'appliquer à toutes les classes, mais elles devraient certainement s'appliquer à tous les handicapés.	Critères semblables à ceux prévus par le droit québécois.



**Annexe**  
**RÉSUMÉ DES RÉPONSES**



personnes handicapées ou obèses, que le

Règlement sur les transporteurs aériens

soit modifié pour refléter l'élimination

(Signature)

de toute discrimination envers ces

personnes.

J.M. McDonough

À notre avis, les transporteurs n'ont

produit aucune preuve qui puisse

soutenir leur affirmation à l'effet que

l'implantation d'une politique de tarifs

spéciaux pour les personnes handicapées

(Signature)

ou obèses serait extrêmement coûteuse.

Nous sommes convaincus qu'une telle

J. David Thompson, c.r.

politique, appliquée dans un cadre

administratif approprié, ne conduirait

pas à des abus aux dépens des

transporteurs ou du public, comme le

Le commissaire,

craignent les transporteurs.

(Signature)

Robert J. Orange

discrimination envers les personnes handicapées ou obèses, devrait être perçue et interprétée dans le cadre d'un plan d'action positive.

## RÉSULTATS ET CONCLUSIONS

Après avoir reçu les réponses à notre questionnaire, terminée leur analyse et examiné les politiques et les pratiques des transporteurs en ce qui concerne les personnes obèses ou handicapées, nous sommes arrivés à la conclusion que les pratiques de tout transporteur exigeant qu'une personne accompagnant un passager handicapé paie le prix de son voyage et qu'un passager obèse paie le prix d'un siège supplémentaire sont discriminatoires.

Prenant en considération l'ensemble des événements qui ont contribué à l'état actuel des choses, nous n'avons pas l'intention d'affirmer ni de presumer que la situation qui prévaut actuellement constitue une discrimination injuste selon l'article 113 du Règlement sur les transporteurs aériens. Nous pensons que la responsabilité d'une telle décision, si elle est jamais prise, incombe au Comité des transports aériens, une fois qu'il aura pris connaissance des nouveaux faits rapportés par toutes les parties intéressées. Si notre groupe de travail se prononçait sur une telle

Durant notre enquête, nous avons surveillé de très près les progrès du programme de cartes d'identité de transport, particulièrement du point de vue de la décision n° 6679 qui recommandait l'élaboration d'une procédure d'identification avant que toute autre mesure ne soit prise. Comme nous l'avons mentionné plus haut, la continuation de ce programme est, au mieux, retardée. Nous aurions préféré qu'un tel cadre administratif soit déjà opérationnel avant de recommander toute modification au Règlement sur les transporteurs aériens, mais nous ne pouvons retarder plus longtemps notre rapport.

La politique du gouvernement fédéral est parfaitement claire en ce qui concerne les personnes handicapées; ainsi, nous estimons que notre enquête et notre analyse sont maintenant complètes. Ayant pris en considération toutes les questions actuelles que nous avons jugé pertinentes dans l'élaboration de notre conclusion, nous recommandons, à la lumière des dispositions de la Charte et de la politique du gouvernement fédéral sur les tarifs aériens à l'intention des

politique nationale susceptible d'appartenir au « domaine des questions relevant de la compétence du Parlement en matière de transport. » Donc, en ce qui concerne la Politique nationale des transports, la Commission doit tenir compte de la politique du gouvernement dans le domaine du transport des handicapés.

### Action positive

Le paragraphe 15(2) de la Charte reconnaît explicitement « les lois, programmes ou activités destinés à améliorer la situation d'individus ou de groupes défavorisés ».

Bien que la définition d'un programme d'« action positive » ne soit pas très précise, on appelle généralement programme d'action positive les mesures concrètes ou positives qui ont été prises pour prévenir ou corriger des pratiques discriminatoires ou pour améliorer le sort de certains groupes défavorisés. De telles mesures, prises à la suite de la découverte de discriminations passées, sont exigées par le gouvernement comme conditions à l'exercice d'une activité commerciale ou ont été volontairement adoptées. À notre avis, toute modification au Règlement sur les transporteurs aériens dont la conséquence serait l'élimination, dans les tarifs des transporteurs, de la

revient réel des ressources, des facilités et des services fournis, à ce moyen de transport grâce aux deniers publics; c) que chaque moyen de transport soit, autant que possible, indemnisé pour les ressources, les facilités et les services qu'il est tenu de fournir à titre de service public commandé; et d) que chaque moyen de transport, le trafic à destination ou en provenance de tout point du Canada à des prix et à des conditions qui ne constituent pas (i) un désavantage déloyal à l'égard de ce trafic plus marqué que celui qui est inhérent à l'endroit desservi ou au volume de ce trafic, à l'ampleur de l'opération qui y est reliée ou du type du trafic ou du service en cause, ou (ii) un obstacle excessif à l'échange des denrées entre des points au Canada ou un désavantage déraisonnable du développement des industries primaires ou secondaires ou du commerce d'exportation dans toute région du Canada ou en provenant, ou du mouvement de denrées passant par des ports canadiens; et la présente loi est édictée en conformité et pour la réalisation de ces objectifs dans toute la mesure où ils sont du domaine des questions relevant de la compétence du Parlement en matière de transport. 1966-67, c. 69, art.1. (Le soulignement a été rajouté.)

En d'autres termes, lorsqu'elle essaie de se conformer aux objectifs de la Politique nationale des transports, la CCT doit tenir compte non seulement des exigences légales et constitutionnelles qui peuvent exister, mais aussi de toute

dispense la Loi contenant la déclaration des dispositions de la Charte auxquelles la déclaration fait référence. De telles dispositions n'existent ni dans la *Loi nationale sur les transports*, ni dans la *Loi sur l'aéronautique*.

En plus des événements récents mentionnés plus haut, les aspects suivants ont retenu notre attention.

## La Politique nationale des transports

Comme il est indiqué plus haut, nous avons décidé au début de cette enquête que, dans le cas présent, la procédure appropriée serait de déterminer quelles modifications précises au Règlement sur les transporteurs aériens sont nécessaires. Pour déterminer si les pouvoirs législatifs de la Commission doivent être invoqués, nous avons mené une enquête publique pour obtenir des réponses aux cinq questions qui sont mentionnées dans le rapport. En outre, nous avons déclaré qu'à notre avis, «pour imposer à l'industrie du transport aérien une politique de tarifs réduits ou gratuits, il est essentiel que nous prenions en considération les exigences de la Politique nationale des transports».

L'article 3 de la *Loi nationale sur les transports* établit les exigences de la

Politique nationale des transports; les objectifs de cette politique servent de guides pour l'application de la politique de la Commission. Toutefois, la Charte des droits étant un document constitutionnel, les principes qui y sont inhérents régissent l'application de la politique de la Commission. Le Parlement a reconnu la suprématie de la Constitution dans l'application d'une politique telle que la Politique nationale des transports en assujettissant les objectifs de cette politique à «la politique nationale et aux exigences juridiques et constitutionnelles». L'article 3 stipule :

3. Il est par les présentes déclaré qu'un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada, et que la façon la plus sûre de parvenir à ces objectifs est vraisemblablement de rendre tous les moyens de transport capables de soutenir la concurrence dans des conditions qui assureront, compte tenu de la politique nationale et des exigences juridiques et constitutionnelles,

a) que la réglementation de tous les moyens de transport ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un d'eux de faire librement concurrence à tous les autres moyens de transport; b) que chaque moyen de transport supporte, autant que possible, une juste part du prix de



Puisque les déficiences mentales et physiques sont des cas cités à l'article 15, cela signifie que la Charte interdit toute discrimination pour cause de déficience mentale ou physique. Cela signifie également que la déficience n'est pas un critère justifiable pour refuser à une personne une chance égale à celle d'autres personnes de vivre comme elle l'entend dans les limites de ses devoirs et obligations envers la société. L'interdiction de toute discrimination pour des causes citées à l'article 15 est pertinente. Toutefois, dans un cas particulier se rapportant à une déficience, s'il existe une sérieuse justification, l'article 1 de la Charte autorise le Parlement ou un corps législatif à décréter une loi restreignant l'un des droits ou l'une des libertés garantis, pourvu que cette loi soit raisonnable et que sa « justification puisse se démontrer dans une société libre et démocratique ». Dans le cas présent, ni la *Loi nationale sur les transports* ni la *Loi sur l'aéronautique* n'ont de tels pouvoirs. De plus, l'article 33 de la Charte permet expressément au Parlement fédéral de dispenser une loi d'être conforme à certaines dispositions de la Charte. L'article 33 a été qualifié de « pouvoir dérogatoire ». Il outrepassse la Charte seulement dans le sens où il

Il faut toutefois remarquer que, si certains exemples de discrimination sont expressément cités dans le paragraphe 15(1) de la Charte, il y est clairement exprimé que la protection accordée par cet article s'applique aussi dans des cas non cités.

Dans leur analyse du paragraphe 15(1) de la Charte, les professeurs Beaudoin et Tarnopolsky ont fait les observations suivantes sur l'article en question :

La première observation  
 L'espérance de vie vient à l'esprit en ce qui concerne le paragraphe 15(1) est qu'il a la forme du chameau obtenu par un comité chargé de dessiner un cheval. Le paragraphe 15(1) comprend non seulement la clause « La loi ne fait acception de personne » – qui a une interprétation particulièrement en droit constitutionnel anglais et canadien – et la clause américaine « la même protection de la loi », mais encore deux nouvelles clauses. Ces deux nouvelles clauses assurent à la fois la même protection de la loi et le même bénéfice de la loi. La deuxième observation  
 La deuxième observation que l'on pourrait faire est que les quatre clauses relatives à l'égalité mettent fortement en évidence la volonté des auteurs de couvrir toutes les actions imaginables de la loi et d'exiger que, dans son application, il ne soit « fait acception de personne » et que chacun soit traité « indépendamment de toute discrimination », en particulier en ce qui concerne certaines catégories reconnues.

à 426 le nombre des organismes fédéraux, en janvier 1979.

Pourant, dans leur analyse des fonctions d'organismes tels le CRTC et la CCT, ils étaient prompts à conclure, à la page 58, que les activités de tels organismes seraient assujetties à la Charte :

Une commission comme la CCT ou le CRTC devrait certainement être assujettie à la Charte. De tels organismes ont une vaste autorité réglementaire sur les individus, exerçant un pouvoir qui aurait pu aisément être laissé aux ministères. Le pouvoir d'exercer une activité commerciale et la liberté de parole, par exemple, sont complètement réglementés par le CRTC avec la *Loi sur la radiodiffusion*. Quant aux entités collectives et autres conseils et commissions, qui n'ont pas vraiment pour fonction principale la réglementation de la liberté individuelle, elles devraient être traitées cas par cas.

Comme nous acquiesçons que la Charte s'applique à la Commission, cela signifie que toute activité de la CCT qui viole les droits garantis par la Charte pourrait être invalidée. Cela signifie également que, dans l'exercice de ses activités, la Commission doit tenir compte de la Charte et de ses caractéristiques. Il ne fait aucun doute qu'en tant que «créatrice d'une politique», la Commission ne pourrait ignorer l'exigence de la Charte des droits; son but, entre autres, est de régler les

## Article 15 de la Charte

Le paragraphe 15(1), disposition de la Charte concernant le principe d'égalité, est énoncé comme suit :

15.(1) La loi ne fait acception de personne et s'applique également à tous, et tous ont droit à la même protection et au même bénéfice de la loi, indépendamment de toute discrimination, notamment des discriminations fondées sur la race, l'origine nationale ou ethnique, la couleur, la religion, le sexe, l'âge ou les déficiences mentales ou physiques.

Ce paragraphe couvre un domaine large et général, mais semble garantir quatre formes d'égalité : la loi ne fait acception de personne, elle s'applique également à tous, tous ont droit à la même protection et au même bénéfice de la loi. Ces différentes expressions ont sans aucun doute été insérées pour éviter les interprétations restrictives que les cours canadiennes auraient pu faire de «la loi ne fait acception de personne».

relations entre les individus et le gouvernement, en invalidant les lois et les activités gouvernementales qui violent les droits garantis par la Charte. Finalement, cela signifie également qu'en tant qu'organisme de réglementation, elle doit respecter la *Charte canadienne des droits et libertés*.



seulement aux gouvernements, selon les termes du paragraphe 32(1) de la Charte :

32.(1) La présente charte s'applique :  
a) au Parlement et au gouvernement du Canada, pour tous les domaines relevant du Parlement, y compris ceux qui concernent le territoire du Yukon et les territoires du Nord-Ouest; b) à la législature et au gouvernement de chaque province, pour tous les domaines relevant de cette législature.

Le juge Tarnopolsky, qui est aussi professeur de droit, écrit qu'à son avis la discrimination, qu'elle découle d'une action législative, d'une action du pouvoir exécutif ou du gouvernement, tombe sous la juridiction de la Charte\*.

Les paragraphes 6(4) et 15(2) de la Charte, qui font tous deux référence aux «lois, programmes ou activités», sont des arguments de poids en faveur de cette opinion. Toutefois, dans la Charte, le mot «gouvernement» peut être pris dans un sens plus ou moins large. Certains commentateurs de la Charte proposent que, pour déterminer si un organisme particulier, par exemple une société de la Couronne, est assujéti à la Charte, on

fasse un examen de la «fonction gouvernementale», alors que d'autres suggèrent un «examen d'organisme de la Couronne».

Les professeurs Gerald A. Beaudoin et Walter S. Tarnopolsky ont traité des deux cas dans leur livre *The Canadian Charter of Rights and Freedoms* – *Commentary*\*\*. Avant d'aborder la discussion de ces deux cas, ils déclarent à la page 53 :

Ceci nous amène à la plus difficile des questions, l'application : jusqu'où peut-on descendre dans la chaîne des activités gouvernementales tout en restant soumis à la Charte? Il y aura très peu de débats quant à l'application de la Charte aux actes des fonctionnaires des ministères qui établissent des règlements, délivrent ou refusent des permis ou des subventions qu'autorise la loi. Le respect de la Charte prime dans l'exercice de la discrétion statutaire, de même que les règlements ou les lois doivent être examinés à la lumière de la Charte. Mais jusqu'où, au delà de l'activité ministérielle, la Charte devrait-elle s'appliquer? Il suffit de se référer aux quatre annexes de la *Loi sur l'administration financière* ou à la longue description des sociétés de la Couronne dans le Rapport de la Commission Lambert pour avoir une idée de l'étendue du champ d'activité du gouvernement. Lambert a estimé

\*W.S. TARNOPOLSKY, *The Equality Rights in the Canadian Charter of Rights and Freedoms*, 61 C.B.R., p. 242 à 255 (1983), \*\*G. A. BEAUDOIN et W.S. TARNOPOLSKY, *The Canadian Charter of Rights and Freedoms – Commentary*, (1982), The Carswell Company Ltd.

détails en vue de l'autorisation finale; mais, en avril 1986, la progression de ce programme a été interrompue par une décision du Comité pour la mise en oeuvre du transport des handicapés qui recommandait au ministre des Transports que l'étude de ce programme soit reportée jusqu'à ce que le cas de Ruth Adelia fût entendu en cour.

### Charte des droits et libertés

La *Charte canadienne des droits et libertés* est devenue partie intégrante de la constitution du Canada en vertu de la promulgation de la *Loi de 1982 sur le Canada\** par le Parlement du Royaume-Uni. La *Loi sur le Canada* comprend en annexe la *Loi de 1982 sur la Constitution*, dont la 1<sup>re</sup> partie (ss 1-34) constitue la *Charte canadienne des droits et libertés*.

Pour étudier les conséquences de la Charte et plus particulièrement de l'article 15, on doit prendre en considération l'ensemble de ses applications. Jusqu'à présent, l'opinion qui prévaut est qu'elle s'applique de la Charte a pris effet. 17 avril 1985, date à laquelle l'article 15 n'est entrée en vigueur qu'à partir du nous le savons, la Charte dans sa totalité pour la première fois. Toutefois, comme droits et vis-à-vis des lois a été reconnu personnes handicapées à l'égalité des durant laquelle le plein droit des nouvelle ère a commencé au Canada, Avec la promulgation de la Charte, une

\*1982 c. 11 (U.K.).

\*\*G.A. BEAUDOIN et W.S. TARNOPOLSKY,  
*The Canadian Charter of Rights and Freedoms*,  
p. 3.

Le paragraphe 52(1) de la *Loi de 1982 sur la Constitution* affirme que « la constitution du Canada (qui comprend la Charte) est la loi suprême du Canada; elle rend inopérante les dispositions incompatibles de toute autre règle de droit». Ce qui signifie que si une loi ou des dispositions s'avèrent incompatibles avec la Charte, elles sont inopérantes, et tout tribunal ou toute Cour a le devoir et le pouvoir de les ignorer. En corollaire, une loi assujettie à la Charte ne devrait pas être interprétée d'une façon telle qu'elle devienne incompatible avec l'intention et l'esprit de la Charte.

Contrairement à la *Déclaration canadienne des droits* qui est une loi ordinaire du Parlement du Canada, la Charte a un statut constitutionnel. En d'autres termes, on a accordé à la Charte le statut « de loi constitutionnelle inamovible, légalement et politiquement supérieure à toute autre loi votée par des législateurs élus\*\* ».

L'issue de ces activités, comprenant l'entrée en vigueur de l'article 15 de la *Charte canadienne des droits et libertés*, les mesures du programme d'action positive et le programme de cartes d'identité pour le transport, dans l'optique de la Politique nationale des transports avant de conclure cette enquête.

## Changements de politique

Des changements de politique ont pris place dans deux secteurs :

1. La politique du gouvernement fédéral sur les questions touchant à l'égalité pour les personnes handicapées; et

2. La politique des transporteurs aériens concernant la réduction de 50 % du prix payé par la personne qui accompagne un passager handicapé.

En ce qui concerne le premier changement, le gouvernement actuel a très clairement exprimé sa politique tant par les réponses qu'il a apportées aux initiatives de la communauté des handicapés que dans des déclarations publiques faites par des membres du gouvernement, y compris le premier ministre. S'il peut être avancé que l'engagement du gouvernement à éliminer toute discrimination injuste

envers les handicapés est plus le renforcement ou la réaffirmation d'une politique générale qu'un vrai changement, il n'en est pas moins clair que l'intention du gouvernement est de remplir ses engagements dans ce domaine.

Quant au deuxième changement de politique, en 1984, les principaux transporteurs aériens ont modifié leurs tarifs pour que, lorsque sa présence est exigée par le tarif lui-même, la personne qui accompagne un passager handicapé ne paye que 50 % du prix de sa place.

## Programme de cartes d'identité de transport

La décision n° 6679 du CTA déclarait, en partie, qu'avant que le Comité ne puisse ordonner aux transporteurs d'exposer les raisons pour lesquelles certaines parties de leurs tarifs ne devraient pas être suspendues ou rejetées, un système ou mécanisme devrait être mis au point qui permettrait d'identifier les passagers handicapés qui doivent, selon les tarifs des transporteurs, être accompagnés pendant leur voyage.

Le Bureau du coordinateur du transport des handicapés de la CCT, chargé d'élaborer un programme de cartes d'identité de transport, était sur le point de terminer sa préparation des derniers

populaire de même que la suggestion qu'un comité formé de représentants de compagnies aériennes, du gouvernement et de personnes handicapées puisse élaborer les critères appropriés. On a suggéré que le Comité des transports aériens ait le pouvoir de trancher, en cas de litige grave. Les autres solutions proposées incluaient l'auto-identification, l'utilisation d'une carte délivrée par l'Institut national canadien pour les aveugles ou des critères similaires à ceux employés par la législation du Québec ou autorisés par l'Organisation mondiale de la santé.

## II. Analyse des réponses présentées par le secteur du transport aérien

spécial aux passagers invalides ou obèses. Les deux arguments suivants résument bien la position générale du secteur des transports aériens :

1. Les frais extraordinaires causés par le transport des passagers invalides doivent faire l'objet d'une politique sociale.
2. Le coût de la mise en oeuvre d'une politique de tarifs spéciaux pour les personnes handicapées et obèses ne devrait pas être assumé par l'ensemble des utilisateurs.

## ANALYSE

Depuis la distribution du questionnaire et l'analyse des réponses, certains événements ont eu lieu qui, à notre avis, ne sont pas seulement remarquables en ce qui a trait à la lutte de la communauté des personnes handicapées pour supprimer les barrières de l'inégalité, mais aussi en ce qui concerne la façon dont nous avons abordé ces problèmes dans ce rapport.

Dès le commencement de l'enquête, il est apparu clairement que certaines activités relevant tant du gouvernement fédéral que du secteur privé risquaient, de fait, de se répercuter sur la qualité de l'enquête. Il a donc été décidé d'attendre

Les réponses provenant du secteur des transports aériens exprimaient une position selon laquelle le Règlement sur les transporteurs aériens ne devrait pas être modifié pour exiger que les dispositions tarifaires permettent l'utilisation d'un siège par une personne accompagnant un passager handicapé, sans le paiement en tout ou en partie du tarif applicable. En second lieu, elles s'opposaient à ce qu'on permette aux passagers obèses d'utiliser un siège supplémentaire en raison de leur grande ou forte taille. L'objection fondamentale du secteur des transports aériens touchait à la répartition des coûts de tout programme qui accorderait un tarif



sur la question du financement d'un tel programme. Elles expriment aussi qu'il appartient à la personne handicapée, et non au transporteur aérien, de décider si celle-ci a besoin d'être accompagnée. À ce propos, on faisait remarquer que très peu de personnes handicapées ont besoin d'une telle assistance. Plusieurs réponses dans cette catégorie ont fait allusion à la pratique des places gratuites offertes aux personnes qui accompagnent des passagers handicapés, dans certains autobus, trains et traversiers.

Question 2 (Sièges supplémentaires requis par des passagers handicapés)

Environ 50 % des réponses dans cette catégorie approuvent l'offre d'un siège supplémentaire aux passagers invalides, lorsque c'est nécessaire (cette question ne concerne pas les passagers obèses). Les autres 50 % n'ont pas exprimé d'opinion à ce sujet.

Question 3 (Siège supplémentaire pour une personne obèse, de forte ou de grande taille)

À ce sujet, environ 50 % des réponses étaient en faveur de la gratuité du siège supplémentaire requis par les passagers obèses. Les 50 % restants n'ont pas exprimé d'opinion. Il faut noter ici que s'il existe de nombreuses organisations

qui encouragent l'accroissement des services aux personnes handicapées, relativement peu ont une expérience spécifique dans le domaine de l'obésité en tant que handicap. Ceci explique peut-être le petit nombre de réponses à cette question particulière.

Question 4 (Application aux transporteurs aériens et aux divers types d'avions)

Environ 50 % des réponses émanant des parties intéressées étaient en faveur de l'application sans exception de tout changement de règlement à tout le secteur des transports aériens, alors que les autres 50 % n'ont pas exprimé d'opinion. Un petit nombre de réponses suggérerait que la Commission, en raison de son expertise particulière, pourrait décider de cette question puisqu'il faut prendre en considération le modèle de l'appareil et les effets de la décision sur la viabilité économique de diverses classes de transporteurs aériens.

Question 5 (Identification des procédures et des critères)

Cette question a suscité des réponses très variées mais sans qu'il y ait consensus sur les méthodes à employer pour déterminer qu'un passager est obèse ou invalide. L'utilisation du certificat médical a été un choix très

3. Le Règlement devrait-il être modifié afin d'y inclure des dispositions tarifaires pour le transport d'une personne qui, en raison de son obésité, de sa forte ou de sa grande taille, exige plus d'un siège et ce, sans que celle-ci soit tenue de payer, en tout ou en partie, un tarif aérien supplémentaire?

4. Est-ce que toutes les modifications susmentionnées au Règlement, ou seulement une partie d'entre elles, devraient s'appliquer à toutes les classes de transporteurs aériens, ou à certaines classes seulement, et à tous les groupes d'aéronefs, ou à une partie d'entre eux seulement, à l'intérieur des classes de transporteurs auxquelles s'appliqueront lesdites modifications?

5. En ce qui concerne les modifications susmentionnées, quels modalités et critères faudrait-il établir pour identifier précisément les passagers invalides ou obèses?

La Commission a distribué le questionnaire à environ 220 organisations de handicapés, organismes gouvernementaux, universités, etc., ainsi qu'à 540 transporteurs aériens et associations concernées par les règlements et la

politique aérienne. La Commission a reçu 80 réponses dans les délais prescrits, ce qui correspond à un taux de réponse de 10,5%. Des réponses reçues par la Commission, 75 % émanaient d'organisations de personnes handicapées, 20 % étaient envoyées par des particuliers et le reste provenait du secteur des transports aériens et d'organismes gouvernementaux qui n'ont pas exclusivement pour fonction de répondre aux besoins des handicapés. En fait, le secteur des transports aériens n'a envoyé que quatre réponses, l'une d'entre elles étant celle de l'ATAC qui représente les transporteurs aériens qui se partagent environ 95 % des recettes du secteur des transports aériens intérieurs. Les réponses reçues par la Commission ont été compilées et figurent en annexe sous forme de tableaux.

## I. Analyse des réponses des parties intéressées représentant les handicapés

Question 1 (Personne accompagnant un passager handicapé)

Les parties qui ont présenté des réponses au nom des handicapés estiment que la personne accompagnant un passager handicapé ne devrait pas avoir à payer le prix de son voyage. Les réponses dans cette catégorie ne donnent aucun détail



d'une place supplémentaire gratuite pour les passagers handicapés ou obèses.

## L'ENQUÊTE

Au début de cette enquête, nous avons décidé que la procédure appropriée dans le cas présent serait d'envisager la nécessité d'apporter certaines modifications au Règlement sur les transporteurs aériens, plutôt que

d'étudier la question de la conformité de certains tarifs à l'alinéa 113(2)*b*) de ce règlement. Bien que, dans le cadre de notre enquête, nous ne pouvons ignorer les conclusions du CTA concernant le caractère injustement discriminatoire de certaines parties du tarif des

transporteurs, plusieurs faits importants, mentionnés plus loin, ont pris place après la décision du CTA et ont convaincu ce panel qu'une approche différente devrait être adoptée si l'on veut supprimer toute discrimination à l'égard des personnes handicapées ou obèses.

La compétence de la Commission pour agir en la matière, en utilisant les pouvoirs législatifs qui lui sont accordés, est établie à l'alinéa 14(1)*m*) de la Loi sur l'aéronautique. Cet article stipule que :

- 14.(1) La Commission peut établir des règlements [...] concernant le trafic, les taxes et les tarifs, et pourvoyant (i) à l'annulation ou à la suspension, par la Commission, de tout tarif ou de toute taxe, (ii) à la substitution d'un tarif ou d'une taxe satisfaisants pour la Commission, ou (iii) à l'établissement, par la Commission, de tarifs ou taxes remplaçant des tarifs ou taxes annulés par elle; [...]
- Pour déterminer si les pouvoirs législatifs de la Commission devraient être invoqués en la matière, nous avons demandé en date du 19 septembre 1983 que l'on nous soumette des réponses aux cinq questions suivantes :
1. Le Règlement sur les transporteurs aériens devrait-il être modifié afin d'y inclure des dispositions tarifaires pour le transport gratuits d'une personne dont la présence auprès d'un passager invalide est requise par le tarif des transporteurs aériens?
2. Le Règlement devrait-il être modifié afin d'y inclure des dispositions tarifaires pour le transport d'une personne invalide exigeant plus d'un siège sans que celle-ci soit tenue de payer, en tout ou en partie, un ou plus d'un tarif aérien supplémentaire?

En résumé, le Comité a conclu que les dispositions tarifaires des transporteurs aériens exigeant que la personne qui doit accompagner la personne handicapée paie pour son siège et que la personne obèse paie un demi-tarif additionnel sont injustement discriminatoires et contrevenaient aux dispositions du paragraphe 113(2) du Règlement sur les transporteurs aériens. De même, le Comité a estimé que de telles dispositions constituent un préjudice indu et déraisonnable envers ces passagers et sont contraires à l'alinéa 113(2)c) du Règlement.

Le Comité a conclu qu'avant de délivrer une ordonnance exposant les raisons pour lesquelles les dispositions tarifaires en question devraient être suspendues ou rejetées, un schéma administratif approprié identifiant les personnes handicapées qui doivent être accompagnées devrait être présenté au CTA, pour fins d'approbation. Le Comité a également conclu que le Groupe spécial devrait étudier plus avant les problèmes concernant les passagers obèses.

À la suite de la décision mentionnée ci-dessus, l'ATAC a interjeté appel auprès du Comité de révision de la CCT en déclarant qu'à son avis, le CTA a excédé sa compétence en rendant la décision no 6679. Le 14 juillet 1983, le Comité de

révision prenait une décision à ce sujet (décision 1983-02) et déclarait que les allégations de l'ATAC semblaient « bien fondées ». Il notait aussi que la correspondance montrait que ni l'ATAC, ni les transporteurs n'avaient été avisés que le CTA examinait la question de savoir si certaines parties des tarifs aériens contrevenaient à l'alinéa 113(2)b) du Règlement sur les transporteurs aériens. En outre, le Comité de révision constatait qu'un nombre considérable de transporteurs aériens n'étaient pas membres de l'ATAC.

Concluant qu'un grand nombre de transporteurs aériens n'avaient pas eu l'occasion d'être entendus sur ces questions avant la décision du CTA, le Comité de révision a déclaré que celle-ci était en violation des règles de la justice naturelle et ne devrait être retenue. La question fut renvoyée au CTA pour réexamen.

Pour réexaminer sa décision, le CTA a formé un groupe spécial composé de trois commissaires : M. James M. McDonough (président), M. J. David Thompson, c.r. (vice-président) et M. Robert J. Orange. Ce rapport est le résultat de l'enquête menée par le Groupe spécial de travail sur les questions relatives au transport gratuits et des personnes accompagnant les passagers handicapés et à l'offre

des classes 1 et 2 de supprimer de leur tarifs l'obligation pour les obèses de verser un supplément équivalent à 50 % du tarif.

Les recommandations ci-dessus furent ensuite distribuées par le CTA aux transporteurs aériens et au Comité consultatif sur le transport des handicapés (C.C.T.H.), formé de représentants du gouvernement et d'organismes intéressés aux handicapés et de groupes de personnes handicapées.

Le C.C.T.H. a accepté la recommandation n° 1 et suggéré de modifier la recommandation n° 2 pour inclure d'autres cas d'invalidité, tel celui des personnes qui se déplacent en

civilière.

Les transporteurs aériens, par l'entremise de l'Air Transport Association of Canada (ATAC), ont répondu qu'ils n'étaient prêts à assumer ni la responsabilité de l'administration d'un programme offrant des réductions pour les obèses ou les personnes accompagnant des voyageurs handicapés, ni le coût de ce programme.

Le 2 mars 1982, le CTA publiait à ce sujet la décision n° 6679 et concluait :  
1. Que le fait d'exiger qu'une personne handicapée paie le passage de la personne qui, conformément au

réglement du transporteur aérien, doit l'accompagner, constitue une «distinction injuste» envers cette personne handicapée. Selon le Comité, la personne handicapée fait partie du «public» que le transporteur est autorisé à desservir, et, de ce fait, elle ne devrait pas être obligée de voyager à un tarif plus élevé que les voyageurs non handicapés. Le Comité a aussi fait remarquer que cette pratique est injustement discriminatoire envers ceux que les dispositions tarifaires obligent à voyager accompagnés.

2. Qu'exiger d'une personne qui a besoin de plus d'un siège en raison de son obésité de payer en sus du tarif régulier un demi-passage constitue une «distinction injuste» et un «préjudice ou un désavantage indu ou déraisonnable». Le Comité a déclaré que «les personnes obèses devraient pouvoir voyager dans les mêmes conditions que les autres passagers et ne devraient pas être pénalisées financièrement en raison de leur obésité.»

3. Que, plutôt que d'être limitée aux transporteurs des classes 1 et 2, sa décision devrait être appliquée à toute classe de transporteurs dont les tarifs contiennent les dispositions en cause.»

Au cours des dernières années, une préoccupation grandissante s'est fait jour, tant au Canada qu'à l'étranger, en ce qui concerne la qualité des aménagements fournis aux personnes handicapées physiquement ou mentalement. Au Canada, la politique sociale du gouvernement s'attache particulièrement à fournir aux groupes de personnes handicapées les aménagements qui leur permettront d'accéder et de participer au maximum à la société dans son ensemble. Dans le domaine du transport, on s'est de plus en plus concentré sur la qualité des installations disponibles aux passagers handicapés ou obèses qui utilisent les transporteurs ordinaires. Le sujet de ce rapport est le transport des personnes accompagnant les voyageurs handicapés et la prestation de sièges supplémentaires aux personnes handicapées ou obèses.

Au début des années 1980, un Comité spécial de la Chambre des communes a mené une enquête sur divers problèmes et questions auxiliaires concernant les invalides et les handicapés. En février 1981, le Comité spécial du Parlement publiait un rapport (*Obstacles*) qui recommandait, entre autres :

88. Que toute personne qui doit accompagner un voyageur en raison de l'invalidité de celui-ci puisse voyager gratuitement.

Que les transporteurs demandent le prix d'un seul billet pour le transport d'une personne handicapée qui a besoin de plus d'un siège pour diverses raisons découlant de son invalidité. (p. 103)

À la suite de la publication d'*Obstacles*, le ministre des Transports a demandé à la Commission canadienne des transports (CCT) d'examiner cette question ainsi que d'autres aspects de la recommandation 88 et de lui en faire connaître les résultats.

Après étude, le Groupe consultatif spécial de la CCT sur le transport des handicapés a fait les recommandations suivantes au ministre des Transports et au Comité des transports aériens (CTA) :

1. Que le CTA ordonne aux exploitants de services intérieurs des classes 1 et 2 qui, dans leurs tarifs, exigent qu'une personne accompagne un passager handicapé, d'offrir gratuitement le passage à cette personne, et, du même souffle, de prévoir dans leurs tarifs l'identification des personnes qui ont besoin d'être accompagnées, à la satisfaction du Comité des transports aériens afin d'éviter tout abus.

2. Que toute personne qui, pour cause d'obésité, a besoin de plus d'un siège, n'ait pas à verser de frais supplémentaires et que le Comité ordonne aux exploitants canadiens de services intérieurs



Commission canadienne des transports  
15, rue Eddy, 18<sup>e</sup> ét., Ottawa-Hull K1A 0N9

© Droits de la Couronne réservés, 1986  
(Commission canadienne des transports)  
Citations et reproductions partielles  
permises avec reconnaissance de la source.

Imprimé au Canada

RAPPORT DU GROUPE SPÉCIAL DU  
COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS DE LA  
COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS SUR  
UNE POLITIQUE DE TARIFICATION AÉRIENNE SPÉCIALE  
PRÉVOYANT LE TRANSPORT D'AIDES  
ACCOMPAGNANT DES VOYAGEURS HANDICAPÉS  
ET LA PRESTATION DE SIÈGES SUPPLÉMENTAIRES  
AUX PERSONNES HANDICAPÉES OU OBÈSES

présenté par

M. le commissaire James M. McDonough, président  
M. le commissaire J. David Thompson, c.r., vice-président  
M. le commissaire Robert J. Orange

Octobre 1986





---

# Rapport

---

Comité des transports aériens de la  
Commission canadienne des transports sur  
une politique de tarification aérienne spéciale  
prévoyant le transport d'aides  
accompagnant des voyageurs handicapés  
et la prestation de sièges supplémentaires aux  
personnes handicapées ou obèses

présenté par

M. le commissaire James M. McDonough, président  
M. le commissaire J. David Thompson, c.r., vice-président  
M. le commissaire Robert J. Orange